T 10833

ALMANAH AUTO '82

ÎN ALMANAH AUTO '82 SEMNEAZĂ:

● CONSTANTIN ARAMĂ ● ION BANU ● TRAIAN CANȚĂ ● CEZAR CEPOI ● HORIA CONSTANTINESCU ● NEAGU COSMA ● PETRE CRISTEA ● VASILE DOCHIA ● ANDREI DOBRESCU ● MARIN DRĂGHICI ● GHEORGHE ENE ● GHEORGHE GROSU ● DORIN IANCU ● DUMITRU LAZĂR ● MIHAI LUNGU ● ANDREI LUPU ● MIHAI MATEICIUC ● ION MĂNOIU ● IUSTIN MORARU ● OCTAVIAN NICULESCU ● ALEXANDRU PANTAZI ● MUGUREL PÎRLOGEA ● OTTO REINDL ● MARIA SANDU ● CONSTANTIN SIMIONESCU ● ALEXANDRU SOLOMONESCU ● MAGDA STAVINSCHI ● STELIAN STREJA ● LIVIU ȘERBAN ● MIHAI ȘERBAN ● DINU TARAZA ● HARALAMBIE VLĂSCEANU ● MARILENA ZEVELEANU

La mulți ani 1982

ALMANAH AUTO '82
Editat de redacția revistei «AUTOTURISM»

Redactor responsabil:
VASILE DOCHIA

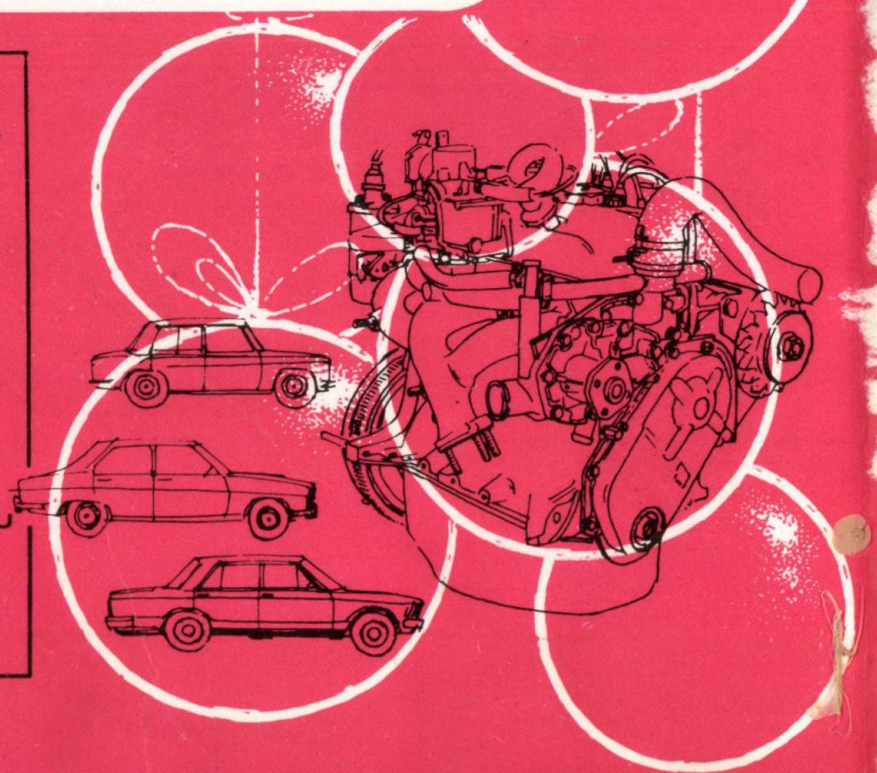
Prezentarea artistică și copertele I și IV:
NICOLAE NOBILESCU

Copertele II si III:
arh. HORIA CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică:
DUMITRU NITA

Secretar de redacție:
OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul:
COMBINATUL POLIGRAFIC «CASA SCÎNTEII»



I 10833

ALMANAH AUTO '82

34743

«În acest cincinal, pe baza dezvoltării tuturor sectoarelor de activitate, se va asigura realizarea obiectivului strategic de trecere a României din stadiul de țară în curs de dezvoltare la stadiul de țară mediu dezvoltată. Înfăptuirea acestui obiectiv strategic necesită perfecționarea întregii activități de planificare și conducere a activității economico-sociale, creșterea răspunderii consiliilor de conducere și a colectivelor oamenilor muncii din fiecare întreprindere și instituție.

În centrul întregii activități economico-sociale trebuie să punem realizarea unei noi calități a muncii și vieții, aplicarea largă a cuceririlor revoluției tehnico-științifice, dezvoltarea puternică a științei și învățământului, factori fundamentali ai făuririi socialismului și comunismului, ridicarea nivelului profesional, tehnic, științific și cultural al tuturor oamenilor muncii».

NICOLAE CEAUȘESCU

din Expunerea prezentată la cel de-al doilea Congres al Consiliilor Oamenilor Muncii

TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
Secretar general al Partidului Comunist Român
Președintele Republicii Socialiste România

DINAMISM

Dezvoltarea economiei noastre naţionale în actualul cincinal se remarcă prin îmbunătăţirea indicatorilor calitativi, de eficienţă şi competitivitate în toate sectoarele producţiei materiale, rod al eforturilor susţinute pentru modernizarea structurii producţiei, accelerarea înnoirii produselor şi a tehnologiilor de fabricaţie. Amplul proces de introducere a progresului tehnic reprezintă un factor determinant în creşterea mai rapidă a productivităţii muncii, în reducerea consumurilor de materii prime, materiale şi energie, precum şi în scăderea cheltuielilor de producţie.

În contextul acestei dezvoltări, industria construcţiilor de maşini, de pildă, înregistrează importante succese în înnoirea şi modernizarea produselor şi în ridicarea necontenită a nivelului calitativ al întregii activităţi. Un exemplu edificator ni l-au oferit şi exponatele prezentate la Tîrgul Internaţional de la Bucureşti, din octombrie 1981, produse care ilustrează elocvent promovarea cu fermitate a progresului tehnic în această ramură, ridicarea şi perfecţionarea continuă a gradului de calificare a oamenilor muncii.

Întrunind calităţile pe planul competitivităţii, produsele realizate în cadrul acestei ramuri au constituit obiectul a numeroase contracte comerciale cu parteneri din Italia, Cuba,

Modele noi din familiile Dacia și ARO, prezentate la TIB '81.

Iugoslavia, Grecia, Argentina, Egipt, R.P. Chineză, Columbia, U.R.S.S. etc.

De un larg interes în rîndurile vizitatorilor, specialiștilor și oamenilor de afaceri s-au bucurat produsele realizate în sectorul industriei de automobile: autoturismele, gama largă de autobasculante cu capacități variabile — de la 7,1 tone la 100 tone — autocamioanele, noile tipuri de autobuze și autospeciale ale căror performanțe, tot mai ridicate, se realizează cu consumuri de carburanți cît mai reduse.

Premiera industriei de autoturisme a constituit-o noul mic litraj „Oltcit", cu modelele de 652 cmc și 1129 cmc, rod al colaborării româno-franceze, autoturisme care se impun printr-o linie modernă, confort sporit și consumuri reduse de carburant.

Deși autoturismele de tip „Dacia" și „ARO" sînt bine cunoscute, la TIB '81 constructorii din Pitești și Cîmpulung Muscel au adus în standurile expoziției modele îmbunătățite, cu performanțe tehnice superioare, care au diversificat oferta la export. Caracteristica principală a noilor modele o constituie consumurile reduse de carburant. Așa, de exemplu, „Dacia 1310", cu distribuție variabilă, realizează un consum minim de 4,7 l și maxim de 7,1 l benzină la 100 km. Modelul „Dacia 1410", cu motor de 1397 cmc, a fost prezentat în două variante: economic — 56 C.P. și pentru taximetre — 65 C.P. Tipul economic are următoarele consumuri la 100 km: la viteza de 40 km/h — 4,4 l; la 60 km/h —

Secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, i-au fost prezentate noile variante din familia Dacia.

4,6 l; la 80 km/h — 5,3 l, iar la 100 km/h — 6,4 l. Fără îndoială că acest autoturism, ca de altfel și celelalte modele prezentate de uzina din Colibași, exprimă în modul cel mai clar preocuparea constructorilor piteșteni pentru realizarea unor produse de înaltă calitate și cu performanțe ridicate, dar cu consumuri de carburanți cît se poate de reduse.

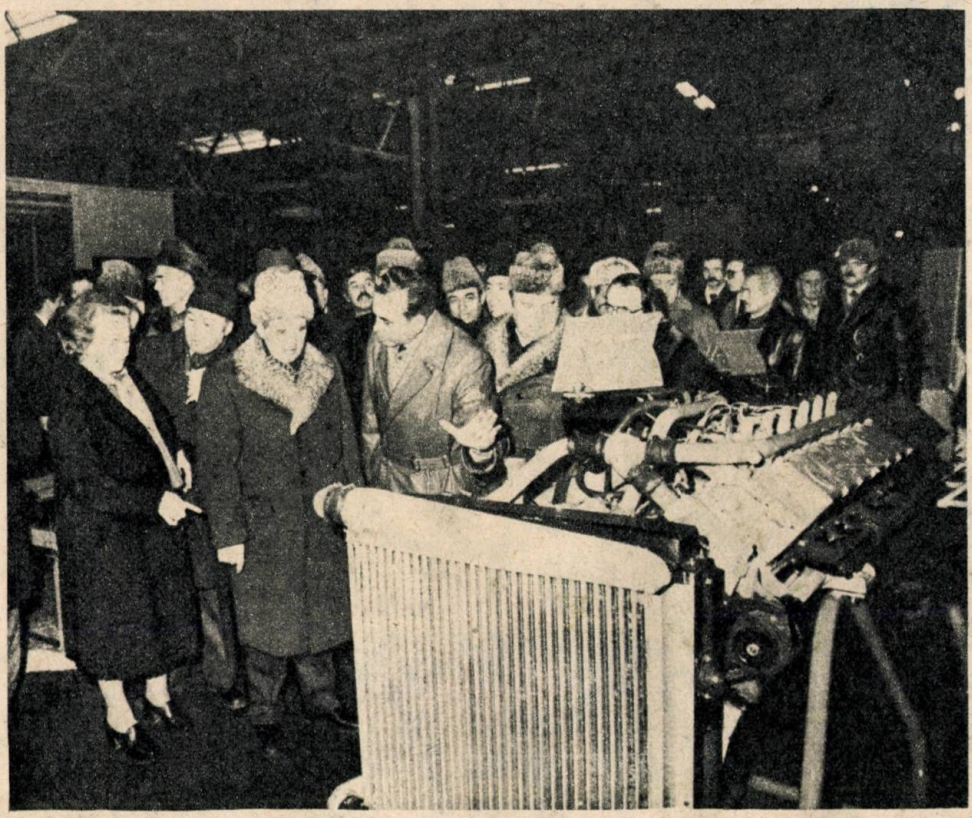
Din familia autoturismelor Dacia, modelul 1610 Break, dotat cu motor de 1600 cmc, care dezvoltă 80 C.P., a prezentat un interes aparte pentru automobiliștii dornici de mașini cu puteri și capacități sporite.

De asemenea, autoturismele de teren tip ARO, dotate cu motoare pe benzină sau motorină, s-au înfățișat vizitatorilor și specialiștilor cu o serie de îmbunătățiri în ce privește confortul, finisarea și caracteristicile tehnice, calități care le dă accesibilitate pentru utilizarea pe terenuri grele și foarte grele. Astfel ARO 322 D poate urca pante maxime de 25 grade, iar modelul ARO 243, pante maxime de 35 grade.

Produsele prezentate la TIB '81 de industria construcțiilor de mașini reprezintă o expresie sintetică a dezvoltării intensive și dinamice a economiei românești în actuala etapă, dezvoltare marcată de acțiunea factorilor calitativi de eficiență în toate sectoarele producției sociale. O asemenea evoluție este cît se poate de firească pentru că nu vom putea fi competitivi decît dacă vom persevera pe calea dez-

Dacia 1410 — tipul economic

Exponate care sintetizează evoluția producției de autocamioane și autobasculante de tonaj sporit.



Aspect din timpul vizitei de lucru a tovarășului Nicolae Ceaușescu, împreună cu tovarășa Elena Ceaușescu, la Întreprinderea de autocamioane din Brașov.

voltării intensive, și aceasta înseamnă a aplica cercetarea în producție, a realiza mașini, utilaje și alte produse la nivel calitativ mondial. Referindu-se la rolul creației tehnico-științifice în propulsarea României pe noi trepte ale civilizației și progresului, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia: „La baza întregii activități trebuie să punem cele mai înaintate cuceriri ale revoluției tehnico-științifice contemporane, asigurînd ridicarea nivelului tehnic și a calității tuturor produselor, aplicarea unor tehnologii noi care să permită reducerea consumului de materii prime, materiale și energie, scăderea cheltuielilor de fabricație. Să concentrăm energia, forța creatoare, inteligența și priceperea întregii națiuni pentru sporirea mai rapidă a productivității muncii — factorul hotărîtor de care depinde creșterea venitului național, ridicarea nivelului de trai al celor ce muncesc, mersul tot mai ferm al României pe calea progresului socialist".

Viața confirmă întrutotul strînsa legătură a cercetării cu producția, rolul și aportul științei la promovarea progresului tehnic în toate domeniile de activitate, la înnoirea și modernizarea produselor, a proceselor tehnologice, la creșterea eficienței, iar rezultatele obținute pe această cale sînt incontestabile.

0190B

OLTCIT

Oltcitul — autoturism de mic litraj din țara noastră — și-a făcut apariția, în public, cu prilejul celei de a 7-a ediții a Tîrgului Internațional București '81. Rod al colaborării româno-franceze, autoturismul Oltcit răspunde cerinței de diversificare a producției de automobile din țara noastră, dar mai ales cerinței de economisire a carburantului, prin exploatarea unor mașini elegante, spațioase, moderne și utile, cu un consum relativ mic de benzină. Prin caracteristicile tehnice, prin întregul ansamblu de soluții utilizate, modelele Oltcit se impun atît în domeniul consumului intern, cît și pe piața internațională a automobilului, ca produse de calitate, înglobînd tehnici moderne de producție, componente specifice etapei actuale în construcția de autoturisme: aprindere electronică integrală; semiaxe planetare durabile de tip Rzeppa; frîne cu discuri ventilate, alăturate cutiei de viteze; bare de torsiune; tablou de bord cu comenzi ergonomice și semnale-martor diverse etc. Dealtfel, prezentarea ansamblului de caracteristici tehnice evidențiază cert că industria românească de autoturisme a produs un model competitiv, de calitate.

Cele două modele Oltcit au aceeași caroserie — o berlină cu trei uși, din care una pentru accesul la portbagaj — cu 5 locuri. Greutatea în ordine de mers este diferită: 835 kg, pentru Oltcit Special, și 875 kg, pentru Oltcit Club. Diferența de greutate se datorește, în special, echipării cu două motoare diferite: 652 cmc, cu doi cilindri opuși, sau boxeri, și 1129 cmc, cu patru cilindri opuși. Ambele motoare sînt răcite cu aer, de către o suflantă.

Ce avantaje constructive prezintă soluția cilindrilor boxer?

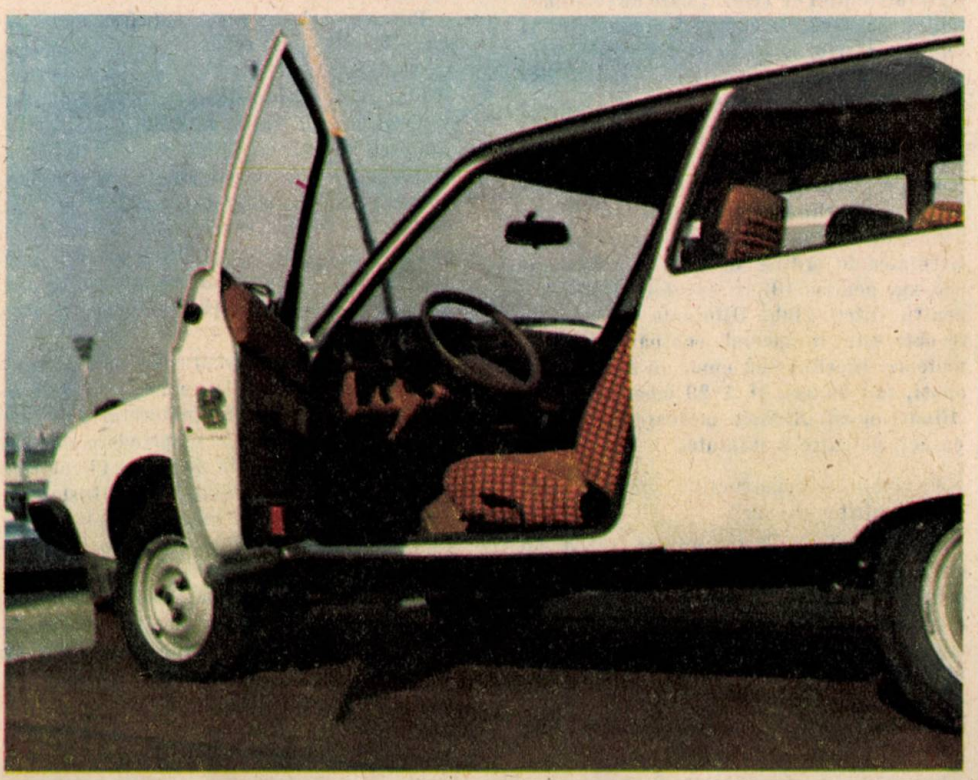
În general, în cazul motoarelor cu doi cilindri, motorul boxer este echilibrat prin deplasarea alternativă, de sens opus, a pistoanelor. În cazul motorului cu patru cilindri, avantajul echilibrării se menține, în plus apare un alt cîștig, economia de spațiu în înălțime, fapt ce permite realizarea unui profil aerodinamic al ansamblului capotă-motor-mască față cu implicații pozitive asupra performanțelor și consumului de carburant. Răcirea cu aer este impusă și de această soluție constructivă, cilindrii fiind distanțați pe orizontală, dar și de simplificarea operațiilor de întreținere, fiind eliminate defecțiunile posibile ale sistemului de răcire cu lichid presurizat. Sigur, se poate obiecta consumul de energie al suflantei de aer, care modifică bilanțul energetic al motorului, față de același agregat, răcit cu lichid. Dar prin randamente mecanice ameliorate și datorită unei instalații de aprindere perfecționate se obțin reduceri ale consumului specific de carburant.

Raportul volumetric al celor două motoare este 9 : 1, fapt ce impune utilizarea exclusivă a benzinei Premium. Acest raport de compresie ridicat este favorabil creșterii randamentului termodinamic, deci reducerii consumului de carburant.

Puterea celor două motoare este de 34 C.P. DIN la 5250 rot/min (Special) și 56,5 C.P. DIN la 6250 rot/min (Club), cuplul maxim fiind de 5,1 kgfm la 3500 rot/min și de 8,2 kgfm, la 3500 rot/min. Se remarcă faptul că Oltcit Special încarcă cu 24,5 kg fiecare cal putere, în timp ce Oltcitul Club are doar 15 kg pe cal putere. Greutatea relativ mare a modelului Special, de 652 cmc, se justifică însă și prin ranforsarea elementelor de rezistență ale caroseriei, prin operații riguroase de protejare anticorozivă.

Un alt element constructiv ce a reținut atenția vizitatorilor Tîrgului este instalația de aprindere anexată motorului mic, de 652 cmc. Este vorba de o aprindere electronică integrală, testată de firma Citroën de mulți ani, pe motoarele Visa. Instalația cuprinde doi senzori magnetici, plasați pe volanta motorului, impulsurile primite de la aceștia fiind transmise unui microprocesor, care comandă scînteia la bujii, simultan, în funcție de turația motorului. Totodată, o capsulă vacuumatică, pusă în legătură cu galeria de admisie modifică curba de avans în funcție de sarcina motorului, tot prin intermediul acestui microprocesor. Deci: avansul inițial de 10°

TIB '81



rotație arbore cotit ca și curbele de avans în funcție de turație și sarcină, vor respecta fidel variațiile proiectate de constructor, abaterile datorate uzurilor sau erorilor de reglaj nefiind posibile. În aceste condiții, se simplifică întreținerea sistemului de aprindere și, evident, se ameliorează procesul arderii amestecului carburant în cilindrii motorului, cu implicații favorabile asupra consumului de benzină. Motorul de 1129 cmc dispune de o instalație de aprindere cu ruptor, clasică.

Alt element constructiv și inedit este plasarea discurilor de frînă, din față, la ieșirea semiaxelor planetare din cutia de viteze și nu la roată. Soluția nu este nouă în construcția de autoturisme, avantajele fiind certe: posibilități mai bune de răcire a componentelor sistemului, de majorare a discurilor în vederea sporirii eficienței frînării, fără majorarea diametrului jantelor, de reducere a maselor nesuspendate și, în fine, de evitare a accesului particulelor dure, aruncate de roată, între placheți și discuri, acesta din urmă fiind un factor sever de uzură. Remarcăm, de asemenea, existența unor discuri cu alveole radiale de răcire, soluție ce menține eficiența sistemului chiar după o suită de frînări de urgență. Semiaxele planetare dispun, în partea dinspre roată, de o articulație de tip Rzeppa, mai durabilă decît articulația tripodă utilizată la semiaxele de tip Renault, Glaentzer etc. Articulațiile Rzeppa, utilizate la noul autoturism românesc, au fost folosite cu rezultate foarte bune de firmele Citroën sau Fiat, pe numeroase modele (CX, ID și DS, Fiat 128, 127 etc.).

Pe mulți vizitatori i-a surprins sistemul de comenzi ale instalației electrice de semnalizare, iluminare a drumului și de ștergere a parbrizului. Este vorba de un sistem ingenios de întrerupătoare și comutatoare, grupate, avînd aceleași funcții și caracteristici principial constructive ca și întrerupătoarele obișnuite. Comenzile se pot face păstrînd controlul volanului printr-o rapidă și lesnicioasă rotire a comutatorului. Fiabilitatea satelitului este remarcabilă, firma Citroën utilizîndu-le de foarte mulți ani, iar constructorii craioveni apreciindu-le că foarte utile și durabile.

În ceea ce privește performanțele Oltcitului: Special are o viteză maximă de 120 km/h, iar Clubul de 149 km/h.

Consumul de benzină la 90 km/h este de 5,7 l/100 km, pentru Special, și 6,7 l/100 km, pentru Oltcit Club. În ciclu urban, consumul este de 7,3 l/100 km și, respectiv, 9,7 l/100 km.

Al. SOLOMONESCU

OLCIT SPECIAL

CONSTRUCȚIA: motor față, caroserie autoportantă

MOTOR:

— nr. cilindri:	2 cilindri orizontali
— combustibil:	benzină CO/R 98
— alezaj × cursă:	77 × 70 mm
— capacitate cilindrică:	652 cmc
— putere max.:	24,5 kW/5250 rot/min. (34 CP DIN)
— cuplu max.:	49 Nm/3500 rot/min. (5,1 kgfm)

RĂCIREA: cu aer

AMBREIAJ: monodisc uscat

CUTIA DE VITEZE: mecanică, 4 viteze sincronizate înainte + 1 mers înapoi

SUSPENSIA FAȚĂ: bare de torsiune și lamă de încovoiere, amortizoare hidraulice telescopice.

SPATE: bare de torsiune, amortizoare hidraulice telescopice.

FRÎNE: — frîna de serviciu: discuri, comandă hidraulică, dublu circuit, limitator circuit spate.

— frîna de staționare: mecanică, pe roțile din față.

DIRECȚIA: cu cremalieră

PNEURI: 145 × 13

ECHIPAMENT ELECTRIC: tensiunea 12V, alternator 40 A, bateria 45 Ah.

Echipamentul de iluminat și semnalizare conform prescripțiilor ONU-CEE.

PERFORMANȚE:

— viteza max.:	120 km/h în sarcină
— accelerația 0-1000 m:	47,7 sec.
— consum: la 90 km/h:	5,7 l/100 km
în oraș:	7,8 l/100 km

GREUTĂȚI:

— greutate proprie în ordine de mers:	835 kg
— sarcina utilă:	400 kg
— greutate totală admisă:	1 235 kg
— greutate cu remorcă:	
fără frînă:	1 605 kg
cu frînă:	1 785 kg

DIMENSIUNI:

— lungime:	3 782 mm
— lățime:	1 588 mm
— înălțime:	1 430 mm
— ampatament:	2 370 mm
— ecartament față:	1 326 mm
— ecartament spate:	1 240 mm

Nr. uși: 3

Nr. locuri: 5

OLTCIT CLUB

CONSTRUCȚIA: motor față, tracțiune față, caroserie autoportantă

MOTOR:

— nr. cilindri:	4 cilindri orizontali
— combustibil:	benzină CO/R 98
— alezaj × cursă:	74 × 65,6 mm
— capacitate cilindrică:	1 129 cmc
— putere max.:	41,4 kW/6250 rot/min. (56,5 CP DIN)
— cuplu max.:	79,4 Nm/3500 rot/min. (8,2 kgfm)

RĂCIREA: cu aer

AMBREIAJ: monodisc uscat

CUTIA DE VITEZE: mecanică, 4 viteze sincronizate înainte + 1 mers înapoi

SUSPENSIA FAȚĂ: bare de torsiune și lamă de încovoiere, amortizoare hidraulice telescopice

SPATE: bare de torsiune, amortizoare hidraulice telescopice

FRÎNE: — frîna de serviciu: discuri, comandă hidraulică, dublu circuit, limitator pentru circuit spate

— frîna de staționare: mecanică, pe roțile din față.

DIRECȚIA: cu cremalieră.

PNEURI: 145 × 13

ECHIPAMENT ELECTRIC: tensiunea 12V, alternator 40 A, bateria 55 Ah.

Echipamentul de iluminare și semnalizare conform prescripțiilor ONU-CEE.

PERFORMANȚE:

— viteza max.:	149 km/h în sarcină
— accelerația 0-1000 m:	40,2 sec.
— consum: la 90 km/h:	6,7 l/100 km
— în oraș:	9,7 l/100 km

GREUTĂȚI:

— greutate proprie în ordine de mers:	875 kg
— sarcina utilă:	400 kg
— greutate totală:	1 275 kg
— greutate cu remorcă: fără frînă	1 705 kg
cu frînă:	2 075 kg

DIMENSIUNI:

— lungime:	3 782 mm
— lățime:	1 588 mm
— înălțime:	1 430 mm
— ampatament:	2 370 mm
— ecartament față:	1 326 mm
— ecartament spate:	1 240 mm

Nr. uși: 3

Nr. locuri: 5

AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

DIVERSIFICAREA BAZEI MATERIALE A ASOCIAȚIEI

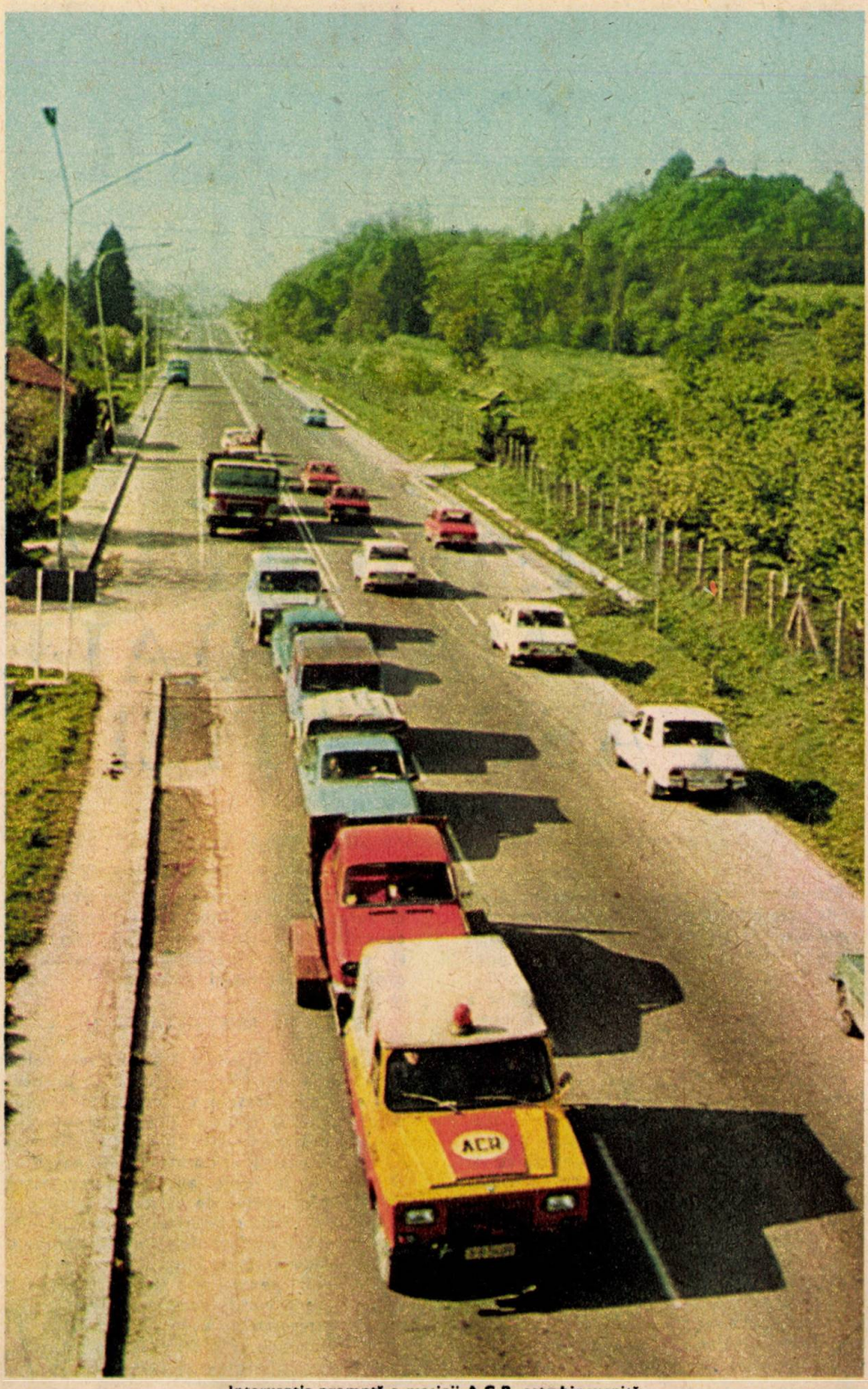
NEAGU COSMA
prim-vicepreședinte al Automobil Clubului Român

Momentul încheierii unui nou ciclu calendaristic a devenit, prin tradiție, și pentru Consiliul de conducere al Automobil Clubului Român, un prilej de analiză lucidă și sinceră a activităților sale specifice, al raportării către membrii asociației a realizărilor și a proiectelor ce vizează perspectiva imediată. Ne este deosebit de plăcut ca, prin intermediul paginilor-uvertură ale „Almanahului Auto '82" să-i informăm pe automobiliști că 1981 a fost un an de înfăptuiri remarcabile și, în același timp, un an-rampă de lansare pentru activități mai diverse, mai complexe și mai ample în toate domeniile de activitate specifice asociației noastre.

Am început primul an al noului cincinal cu ambiția împlinirii unei doleanțe-fanion: diversificarea serviciilor și îmbunătățirea calității prestațiilor destinate automobiliștilor membri ai asociației. Cum este greu de conceput că produsele finite de calitate ridicată se pot obține în orice condiții, Consiliul de conducere al asociației a hotărît să continue, cu o și mai largă deschidere, acțiunea începută în etapa precedentă, de consolidare a bazei materiale și, evident, de diversificare a acesteia pe profilurile asociației noastre.

BAZA DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ

În cartea de istorie a A.C.R., filele colorate ale calendarului 1981 vor figura în dreptul filialelor din orașele de reședință ale județelor Bacău, Timiș și Sibiu și în cele din filialele orășenești din Turda, Dej, Gherla, Rădăuți, Mediaș și din orașul Gh. Gheorghiu-Dej, localități care au completat harta națională a rețelei de asistență tehnică a A.C.R. cu stații moderne și excelent dotate. În 1981 au fost deschise noi șantiere pe care s-au efectuat, într-un ritm remarcabil, lucrări pentru alte stații de asistență tehnică, care vor fi date în exploatare în primul semestru al anului 1982: Craiova, Deva, Botoșani, Ploiești, Buzău, Reșița, Piatra Neamț, Motru și Năsăud și în cei



Intervenția promptă a mașinii A.C.R. este binevenită.

Noua și moderna stație de asistență tehnică A.C.R. Rădăuți.

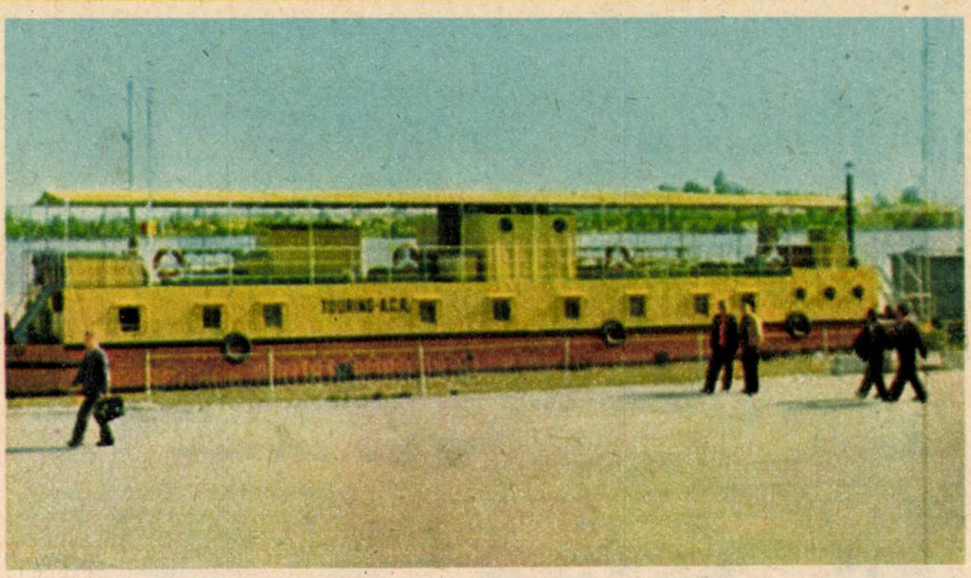
de-al doilea semestru — Oradea, Alba Iulia, Miercurea Ciuc, Beiuș, Agnita, Drăgășani, Tg. Lăpuș și multe, multe altele, însumînd, la finele anului un total de 28 noi obiective, cărora li se alătură 47 de agenții de lucru cu publicul, obiective de mare funcționalitate construite, în majoritatea cazurilor, la parterele noilor blocuri de locuințe.

Remarcabilă este, în acest sens, activitatea unor comitete de conducere de la filialele județene care au „atacat" pe un front larg acțiunile de investiții, realizînd performanțe deosebite: Sibiul va avea în 1982 șapte investiții, Bihorul și Clujul — șase, Caraș-Severinul — cinci, Aradul, Gorjul, Vîlcea, Maramureșul și Suceava — cîte patru și Bacăul — trei.

Activitatea de investiții întreprinsă de asociație este însoțită de numeroase acțiuni prin care se completează dotările cu aparatură și utilaje, atît prin achiziționarea din comerțul intern sau din import, cît și prin confecționare în regie proprie. În acest sector sînt notabile realizările unor remorci ușoare, destinate transportului autoturismelor avariate și ale unor cărucioare demontabile care pot fi transportate în portbagajele automobilelor noastre de depanare, accesorii ce reduc considerabil consumul de carburant al parcului propriu.

CONSOLIDAREA BAZEI MATERIALE TURISTICE

Dezvoltarea turismului automobilistic fiind direct proporțională cu creșterea indicelui de motorizare a țării noastre, a generat un mare aflux către asociație a membrilor săi amatori de excursii, solicitînd amenajarea unor locuri de popas adecvate acestei activități specifice. Venind în întîmpinarea acestui deziderat, Automobil Clubul Român a finalizat acțiunea de consolidare a bazei materiale turistice din Delta Dunării, care în anul 1981 și-a deschis porțile ospitalității pentru pasionații acestui insolit colț de univers. Popasul turistic A.C.R. „Culmea Pricopanului", situat pe D.N. 22 D, la 5 km de Măcin, constituie, credem noi, un eșantion de cum ar trebui să arate, în general, locurile de popas destinate automobiliștilor: cazare în căsuțe dotate cu instalații adecvate, locuri de parcare, de agrement și odihnă, totul amplasat în cadru natural, pitoresc și nepoluat. În această amplă acțiune am întreprins și experimentul organizării sistemului de cazare de tip camping, deocamdată tot la Culmea Pricopanului, urmînd ca în 1982 să fie dat în exploatare și cel de la Babadag, cărora li se alătură locul de popas de tip cabană, așa cum este cel de la „Mila 35", în care locurile de cazare sînt asigurate în camere de 2 și 3 paturi, iar salonul pentru servirea mesei se poate adapta, cu ușurință, într-o sală de activități recreative specifice, avînd în dotare aparatură adecvată. Avantajul unui astfel de loc de popas este acela că deși este amplasat pe malul apei, accesul se realizează nu numai prin acostare la ponton, ci și prin rulaj la mal (la edec), iar plimbările pe canalele Deltei sînt asigurate atît



Vasul ponton «Touring A.C.R.».

de bărcile cu rame, cît și de șalupa rapidă denumită Dacia.

Cea mai interesantă dintre realizările noastre în acest domeniu de activitate rămîne minihotelurile plutitoare, adevărate „agregate de agrement", capabile să cazeze, să hrănească și să transporte pe canalele Deltei un număr considerabil de iubitori ai Deltei, pentru perioade de timp prestabilite, conform unor programe bine elaborate. Celor două minihoteluri plutitoare („Touring-A.C.R." și „Season Tour-A.C.R."), dotate cu două șalupe de tractare, interșanjabile, ambele proprietate a A.C.R., li se vor adăuga, în curînd, alte remorchere care vor tracta cele două gabare amenajate pentru transportul turiștilor. Cu aceste achiziții încheiem prima etapă de constituire a „flotilei" turistice A.C.R. din Delta Dunării, destinată, exclusiv, membrilor asociației automobilistice, cărora le sugerăm, și cu acest prilej, să-și rezerve în sezonul viitor măcar cîteva zile de vacanță pentru a vizita Delta în for-

Popasul turistic A.C.R. Măcin («Culmea Pricopanului»)

mula turistică oferită de noi. Avem certitudinea că, după efectuarea acestui test, petrecerea unei părți din vacanța dv. pe canalele Deltei, va deveni o permanență.

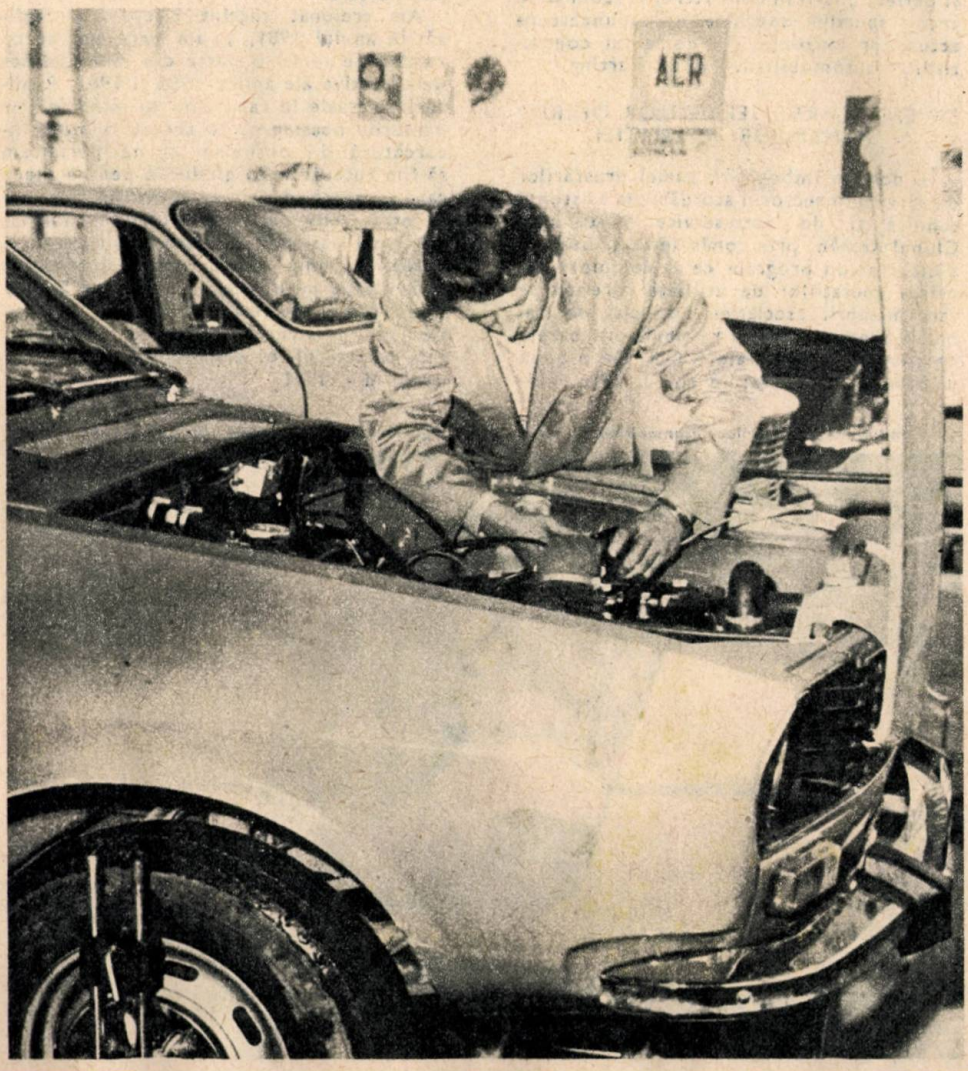
Pentru prima parte a anului 1982 sperăm să consolidăm rețeaua bazei noastre turistice prin darea în exploatare a Motelului de la Iacobești (localitate situată între Suceava și Rădăuți și prin construirea unui camping în apropierea Pașcaniului.

Sperăm, de asemenea, că diligențele pe care le întreprindem pe lîngă organismele specializate vor fi încununate de succes și, astfel, anul 1982 să se concretizeze cu realizarea primului camping automobilistic modern A.C.R. pe litoralul românesc. Avem credința că și acesta poate deveni un obiectiv model, pe cît de util automobiliștilor, pe atît de bine racordat la eleganța liniei construcțiilor actuale de pe malul Mării Negre.

BAZA MATERIALĂ A CURSURILOR DE INIȚIERE ÎN CONDUCEREA AUTOMOBILULUI

Acțiunea de bază în activitatea de educație rutieră, cursurile de perfecționare și inițiere în conducerea automobilelor a constituit o constantă a preocupărilor Consiliului de conducere a Automobil Clubului Român, în sensul găsirii unor cît mai eficiente metodologii de predare, dar și al creării unei solide baze materiale a respectivelor cursuri din toate filialele țării. A fost lărgit considerabil parcul automobilelor de școală, au fost organizate

O secvență din moderna stație de asistență tehnică A.C.R. Vrancea.



ateliere de întreținere a acestora; numeroase județe și-au construit poligoane proprii conform noii metodologii de examinare și s-au instituit noi cicluri de școlarizare: pe autoturisme proprietatea cursanților și cursuri pentru persoanele handicapate fizic. Cea mai recentă realizare a asociației noastre în acest sector de activitate a fost amenajarea primelor cinci laboratoare de instruire pe simulatoare. Beneficiarele acestor adevărate stații-pilot sînt filialele din București, Timișoara, Iași, Galați și Sibiu, dar acțiunea va continua și pe parcursul anului 1982.

La Suceava se construiește primul kartodrom proprietate a A.C.R. (realizat după standardele internaționale elaborate de C.I.K.), Asemenea obiective intenționăm să construim și în alte județe. Kartodromurile dispun de piste adecvate școlarizării și perfecționării în conducere, precum și de arene sportive specifice, corespunzătoare actualelor exigențe din domeniul competițiilor automobilistice și de karting.

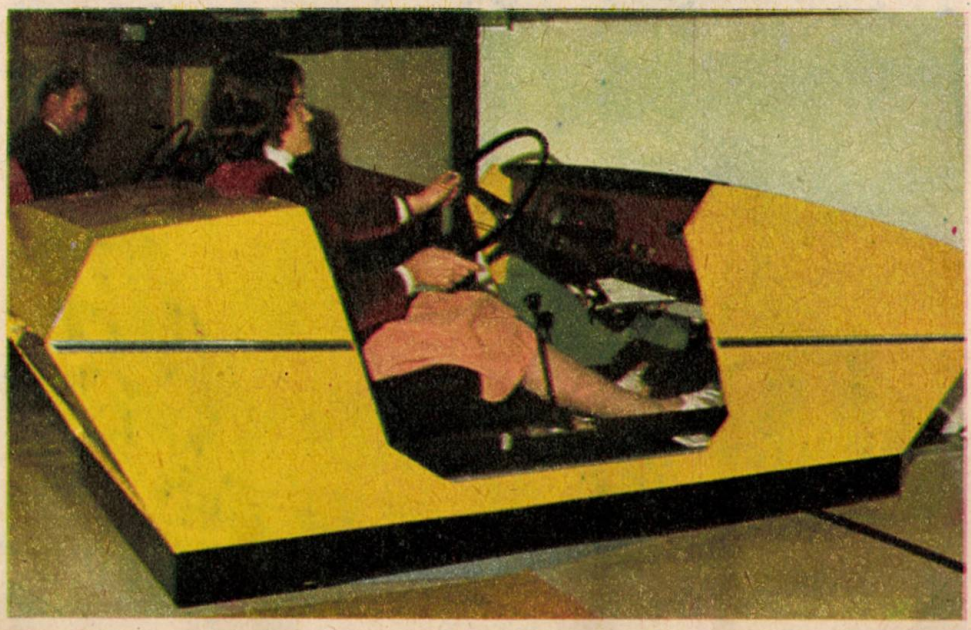
DIVERSIFICAREA SERVICIILOR OFERITE MEMBRILOR ASOCIAȚIEI

În dorința îmbogățirii gamei prestărilor de servicii în sectorul acordării de asistență tehnică și de auto-service, Automobil Clubul Român, prin comisiile sale obștești, a elaborat un program ce va completa numărul operațiilor de utilitate curentă pe care membrii asociației le solicită de mai multă vreme activului retribuit din bazele de asistență tehnică ale A.C.R. De o bună primire s-au bucurat în rîndul automobiliștilor următoarele noi operații ce se efectuează, contra cost, conform tarifelor legale: protecția anticorozivă a caroseriilor; conservarea autoturismelor în perioada de nefolosire; preluarea automobilelor defecte (de către mecanicii A.C.R.) de la domiciliul membrilor asociației, repararea și predarea acestora la domiciliu (împreună cu nota de plată); reviziile tehnice periodice conform recomandărilor uzinelor constructoare; pregătirea automobilelor pentru exploatarea din sezonul de vară sau de iarnă; schimbarea pneurilor uzate cu cele noi și efectuarea echilibrării roților; oferirea unui mecanic al asociației pentru preluarea automobilelor noi din depozitele I.D.M.S.; schimbarea uleiului din motor sau a valvolinei din transmisie. Pentru completarea acestei liste așteptăm, în continuare, sugestii de la toți membrii asociației noastre.

Am creionat succint cîteva din realizările anului 1981, și am perspectivat cu moderație numai o parte din multitudinea de obiective ale anilor 1982 și 1983. Realizările actuale le raportăm cu mîndrie, iar planurile noastre de viitor au o mare încărcătură de optimism și ne permitem să fim cutezători în gîndurile pentru etapa care urmează, deoarece ne sprijinim pe un puternic activ obștesc și retribuit, format din mari pasionați ai automobilismului și doritori ai unui climat de bună înțelegere și civilizație pe arterele rutiere românești.

Ne place să visăm frumos la viitorul asociației noastre, la aceasta îndrituindu-ne, prin caracterul lor solid și concret, rezultatele din 1981.

Familiarizarea viitorilor automobiliști cu volanul și cu rigorile traficului începe, acum, pe simulatoare.



AUTOMOBILUL nostru de mîine

Este automobilul contemporan la o răspîntie în evoluția sa? A ajuns automobilul la un punct terminus al carierei sale? Va dispărea sau va cunoaște o nouă evoluție? Sînt întrebări care se pun de mai mulți ani și ale căror răspunsuri au început acum să se contureze.

În primul rînd automobilul nu dispare și nu poate dispărea din viața noastră, din activitatea noastră de producție și se prevede ca pentru foarte mulți ani în viitor acest mijloc de locomoție să dețină un loc important în activitatea social-economică.

Statisticile demonstrează că există o tendință de reînnoire a parcului de autoturisme cu modele mai economice și mai bine concepute. Inevitabil, va fi necesar ca folosind aceeași cantitate de carburant să circule în următorii ani mai multe autovehicule. Cererea impune caroseriilor să devină mai compacte. Automobilele proiectate mai recent oferă un habitaclu mai bine studiat — de volum superior celor fabricate anterior. Recenta caroserie a lui Mini Metro (lungime 3,40 m) oferă un habitaclu mai generos în comparație cu Renault 5, Fiat 127 sau Ford Fiesta (lungime 3,50—3,60 m). Chiar și la dimensiuni egale, autoturismele vor deveni mai ușoare, ceea ce înseamnă că vor consuma mai puțin carburant în deplasări.

Prin ușurarea cu circa 10% a greutății proprii a unui automobil se obțin consumuri de carburant mai mici cu 8% la deplasări urbane și 2% pe autostrăzi. În paralel, se preconizează echiparea cu dispozitive hidraulice pentru acumularea energiei în timpul frînării și restituirea ei la demaraj, deși acest echipament este încă greu (circa 70 kg).

Toți proiectanții de modele noi continuă să caute căi de ușurare a greutății ansamblurilor: se recurge la aluminiu, la materiale plastice, la oțeluri speciale, la suprafețe de geam cît mai subțiri. Și totuși tendința de ușurare ridică prețurile produselor finite prin consumurile sporite de energie și petrol solicitate de materialele eficiente.

Un factor important îl constituie îmbunătățirea coeficientului CX al formei aerodinamice a caroseriei, sinteza influenței pe care o are forma caroseriei asupra puterii absorbite la înaintare prin rezistența opusă de aer. De exemplu, la 100 km/oră automobilul lipsit de calități aerodinamice necesită 35 C.P., în timp ce un automobil aerodinamic are nevoie de numai 7 C.P. pentru a învinge rezistența aerului. Dacă în perioada anilor 1940—1950 un coeficient CX = 0,50 era considera normal (Volkswagen model „broască" avea CX = 0,46, Fiat 128 — CX = 0,48 și Ford Mustang — CX = 0,47!) astăzi se tinde către idealul CX = 0,20.

Din păcate, chiar și în 1982 se va continua producția de caroserii cu calități aerodinamice mediocre. Exemplele le constituie Renault 20/30, Peugeot 604, Mercedes cu CX = 0,43, precum și BMW-urile din seria „7", cu caroserii aparent aerodinamice, dar cu un CX = 0,46.

Citroën, care se preocupă mult de calitatea caroseriilor sale, a ajuns la rezultate remarcabile cu modelul GSA — X3 care are CX = 0,32, depășind chiar și pe Renault „Fuego" (CX = 0,35).

Caracteristic este cazul creatorului italian de modele Giugiaro, care are numeroase realizări în Europa, America și Japonia. Dacă modelele sale aveau un CX = 0,42 sau 0,46, creația sa recentă „Medusa" are o caroserie cu un coeficient excepțional CX = 0,263.

Moda evoluează fără încetare într-o direcție dirijată de imperative tehnologice. Suprafețele cromate tind să dispară, oțelul inoxidabil începe să devină competitiv, caroseriile din ce în ce mai compacte se vopsesc în culori neutre (chiar și în negru), iar habitaclul devine tot mai funcțional, fiind studiat fiecare centimetru de volum înglobat, paralel cu reducerea favorabilă a coeficientului formei aerodinamice CX.

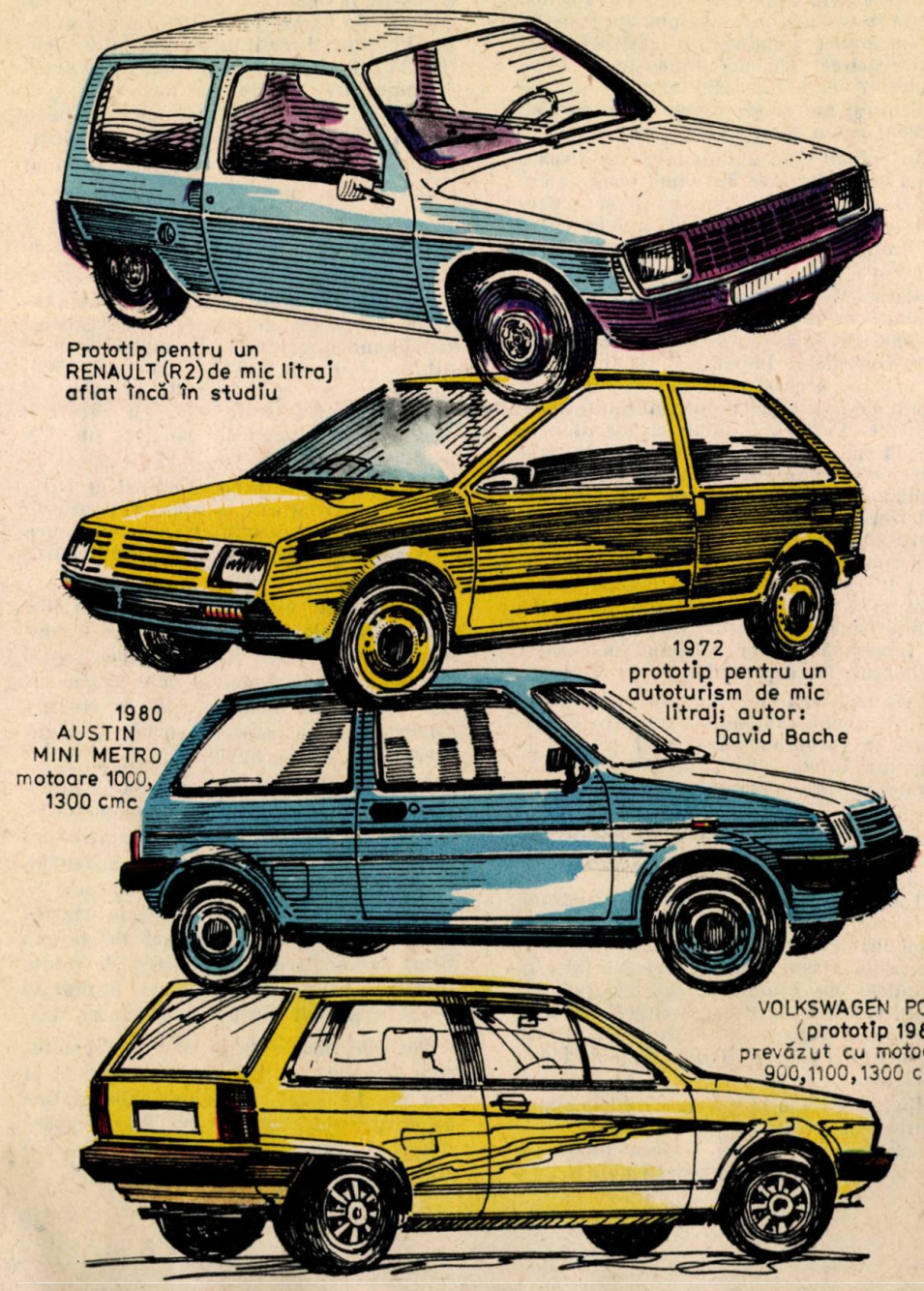
Formele imaginate în atelierele creatorilor Giugiaro și Pininfarina continuă să dea tonul formelor de automobile alături de creații valoroase ale lui Trevor Fiore (Citroen) sau Irwin Rybicki (General Motors).

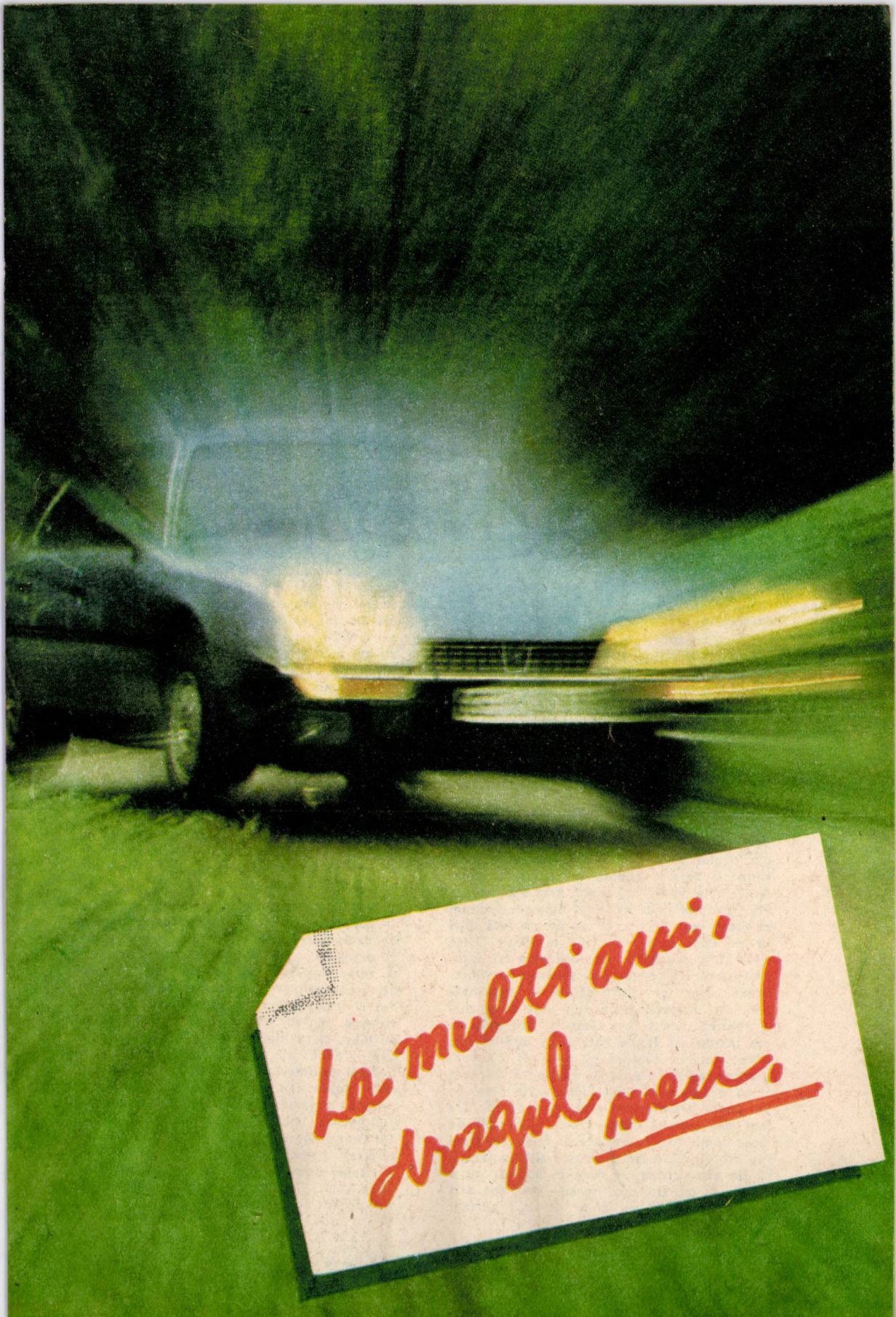
În condițiile actuale determinate de spiritul de maximă economie și randament superior, automobilele mai eficiente tind să devină mai scumpe. Spre a menține costurile de producție în limite acceptabile se va accentua tendința de cooperare internațională — chiar între firme concurente — care vor fabrica modele diferite dotate cu subansamble identice.

Modelele actuale, foarte diferite între ele, ca Citröen Visa, Peugeot 104 și Renault 14 sînt echipate cu repere comune la blocul motor. Unii propun un „World Car", automobilul mondial, care ar putea fi fabricat în toate țările lumii după un proiect tip, dar ideea este irealizabilă în condițiile actuale.

Din prezenta controversă, viitorul automobilului se poate intui optimist. Autoturismul anilor viitori va materializa mai bine nevoile și aspirațiile noastre de bine și mai frumos.

Arh. Horia CONSTANTINESCU




La mulți ani,
dragul meu!

Cu ocazia Anului Nou 1982 îți doresc, din tot sufletul și din toate fibrele ființei mele, un an nou fericit și la încă mulți, foarte mulți ani! Nu sînt singurul care să-ți ureze viață îndelungată, din contra, mi se asociază zeci de milioane de oameni ca mine, dar sper ca în acest almanah să fiu eu primul.

Noi, pe care ne-a năpădit dragostea de tine, am fost — s-o recunoaștem — rătăciți, de cîțiva ani, pe undeva între extazul de a te mai avea și agonia de a te pierde. A te pierde pe tine, așa cum erai, de cînd te-am cunoscut de la primii noștri pași și a te avea, eventual, în continuare, așa cum unii și alții ni te închipuiesc: burdușit cu baterii și înfășurat în sîrme; cu arcuri și roți ca de moară sau cu toate acestea la un loc. Eu, cel puțin, m-am bucurat, întîi pe lîngă și apoi împreună cu tine, de mai mult de o jumătate de secol și dacă ar fi să fie ce zic acei unii și alții, cînd va fi, n-o să mai fii nici tu, nici eu. Dar mi-ar fi jale de cei ce vin și încă nu te-au cunoscut și nici nu te-ar cunoaște. Așa încît m-am hotărît să ne concertăm și să ne concentrăm — tu și cu mine — pe tema existenței tale care este, un pic, și a noastră.

Cînd te apuci de așa ceva, scoți toată infanteria de date și-ți pui toate talentele de stat-majorist în jocul strategiilor de apărare. Dar nici o tactică și nici o strategie nu e bună dacă nu știm cu cine sau cu ce ne „războim". De fapt, dacă ne gîndim bine, tu ai trei — cum se zice — probleme. Să vedem dacă sînt cu adevărat ale tale, și dacă nu, cîștigăm „războiul" fără să ne mai batem.

Prima dintre ele, îți spun eu de la bun început: nu e din vina ta. Tu ești acuzat de consumarea benzinei sau a motorinei din țițeiul pe care n-o să-l mai avem mult timp. O dată și o dată tot se va termina. Acum, fie vorba între noi, asta e adevărat. Mai știm noi și altceva, și-i bine s-o spunem răspicat, noi primii, ca să nu ne facă alții să ne dăm arama pe față la sfîrșit. Uite ce-i: 70% sau 80% din motorina sau benzina pe care o consumi nu servește la nimic. Scurt, clar și — din păcate — cuprinzător, nu? I-adevărat că nu-i vina ta și nici a noastră care te-am alcătuit. Știi bine că așa acționează legile naturii în care trăim: o cantitate de căldură nu poate fi transformată integral în energia mecanică de care ai tu nevoie ca să poți lucra, și, în plus, ce se poate transforma este cam puțin. De fapt din această cauză consumi tu atît de mult combustibil, oricare ar fi el, din țiței sau din vegetale sau din orice altceva. Deci, să fie clar: risipa pe care o faci tu, nu e din vina ta. Oamenii te-au făcut tot atît de perfect, dacă nu chiar cel mai perfect transformator dintr-o energie în alta, decît oricare alt confrate: electric, hidraulic sau mecanic. În plus, dintre toți cei de o asemănare cu tine — cu aburi, turbine cu gaze — tu reușești să obții eficiența cea mai mare. Rămîne, totuși, adevărat că — chiar fără să fii tu vinovat — ești un mare risipitor de combustibil epuizabil. Și, dacă tot am spus epuizabil, să vedem cum stăm la acest capitol. Mai întîi propun să nu scoatem din desaga cu date pe nici una dintre ele, fiindcă nu sînt concludente: unele prevăd două-trei decenii, altele două trei secole pînă la epuizarea țițeiului. Pe cine și ce să credem? Eu spun că termenul final nu este atît de important, decît dacă ar fi nevoie să ne iuțească, pentru a folosi un alt combustibil și anume — direct și fără parafraze — unul inepuizabil. Tu știi mai bine ca oricine altul că un astfel de combustibil există și că tu de fapt, ești deja pregătit să-l consumi: hidrogenul. A rămas o singură problemă, cu adevărat dificil de rezolvat rapid, și anume producția energiei necesare pentru realizarea cantității de hidrogen care să acopere consumul mondial. Celelalte probleme, ca modul de stocare a hidrogenului, instalația de alimentare a motorului tău, realizarea siguranței depline la bordul tău și altele cunosc deja soluții promițătoare. Într-un fel, ai dreptate: n-am pus punctul pe i. Să-l punem: motorul tău, motorul de azi cu ardere internă, trece la funcționarea pe hidrogen cu modificări neînsemnate, rămînînd structural același. Or, asta este fundamental, deoarece, pentru fabricația mondială a unor motoare structural diferite, investițiile necesare fiind uriașe, nici nu putem preciza în cîte zeci de ani ar putea fi ele realizate la scară mondială.

Așa încît, quod erat demonstrandum, cum se zice cînd ai terminat demonstrația unei teoreme. Așa zicem și noi: vei rămîne cu motorul tău și deci vei rămîne tu însuți, pentru că ești în stare să consumi și altceva decît derivate din țiței.

A doua problemă a ta este poluarea — chimică și sonoră a mediului ambiant — de care ești acuzat că o produci pe străzi și drumuri. „Apărarea", aici, mi se pare și mai limpede. Noi te-am făcut destul de acceptabil și te putem face și mai și. Astfel încît, adevărata problemă are două aspecte. Nu tu singur poluezi deranjant, de fapt, ci tu multiplicat la scara exploziei demografice: tu cu toți partenerii tăi în traficul aglomerat. Or, știm măsurile prin care putem reduce poluarea chimică și sonoră: organizarea și controlul circulației (fluidizarea circulației prin unda verde, de exemplu), sistematizarea căilor de circulație, construcția adecvată a acestora și altele. Apoi, în viitorul în care vei funcționa pe hidrogen, că poluezi chimic nu mai poți fi acuzat, din moment ce din eșa-

pament vei deversa vapori de apă (poate şi nişte oxizi de azot, care pot fi reduşi; dar asta e o chestiune prea profesională, mă rog, nu insist). Cu poluarea sonoră e altceva: motorul tău şi roţile tale sînt, s-o mărturisim şi pe asta, sursele principale ale unor zgomote intense. Dar acestea pot fi reduse pînă la un nivel acceptabil. Unii ne dau date de-a dreptul înfricoşătoare: în numai ştiu care oraş japonez, zgomotele circulaţiei depăşesc nivelurile tolerate, zi şi noapte la fel, provocînd leziuni nervoase şi alte nenorociri. Eu spun, totuşi, că se ajunge în astfel de situaţii numai atunci cînd nu s-au luat, din timp, măsurile de protecţie necesare. Pe urmă, eu mai spun să nu exagerăm, ca unii sau alţii: străzile nu sînt săli de concerte, sau pentru a declama poezii în linişte respectuoasă, ele sînt pentru circulaţie. Rumoarea străzilor o fi pentru unii dezlănţuirea decibelilor furibunzi, dar ea este componentă a activităţilor trepidante, a vieţii tumultuoase, a ritmului ei rapid şi eficient. Pe cei care-i deranjează — fără să le dăuneze — i-am întreba: vă amintiţi cum e o arteră fără circulaţie — ca într-o zi de sărbătoare — cît e ea de mută? ce senzaţie de gol încerci? de neobişnuit? Lipsesc freamătul şi mişuneala care dau sens trăirii active. Iar dacă, totuşi, vă deranjează, căutaţi-vă odihna în oraşele-dormitoare care pentru asta-s făcute.

Şi acum am ajuns la cea de a treia problemă.

Aici n-aş putea spune, că, fără tine, am putea avea accidentele rutiere care ţi se impută, dar, categoric, ele nu ţi se pot atribui cauzal. Vina e a mea şi a confraţilor mei, nicidecum a ta şi a semenilor tăi. Noi nu vă întreţinem perfect, noi vă conducem imprudent, noi ne angajăm în accident.

Şi, dacă ne-am convins de toate cele precedente, cuvine-se acum să le luăm pe toate la un loc şi să punem adevăratul punct pe i.

Consumuri exagerate de combustibili, poluare chimică şi sonoră netolerabilă, insecuritate rutieră — toate sînt atribuibile, fără nici o rezervă, nouă oamenilor şi nicidecum ţie, automobilule. De altfel, era evident că, în ultimă instanţă, totul depinde de omul care te foloseşte, de corectitudinea folosirii tale, de atenţia cu care te întreţinem. De fapt, de educaţia noastră rutieră, de comportamentul nostru vizavi de civilizaţia rutieră. Din păcate mai există recalcitranţi, needucaţi sau mai degrabă prost educaţi, certaţi cu regulile de etică a străzii. Clubul Român care-ţi poartă numele depune o activitate susţinută de educaţie rutieră, în rîndul nostru, conştient că aceasta pretinde continuitate şi dăruire şi că nici o legislaţie şi nici o poliţie stradală n-au putut şi nu vor putea rezolva problema, complet şi defi-

nitiv, doar prin sancțiuni. Trebuie învățată nu numai tehnica conducerii auto corecte, ci și comportarea corectă ca element constituent al sistemului de transport. Sînt sigur că deprinderile civilizate pot fi ușor asimilate și aplicate. Uite ce fără probleme larma clacsonatului a dispărut de nici nu ne mai amintim cînd. Ne-am învățat repede să nu-ți mai folosim clacsoanele decît în cazuri extreme. De ce n-am reacționa la fel și față de celelalte reguli ale bunei-cuviințe stradale?

Unde mai pui că, procedînd cu tine incorect, te facem să suferi, îți înjosim proprietățile și-ți scurtăm viața. Or, tocmai asta e de mirare. E de mirare că te chinuim tocmai pe tine, pe tine de care ne-a năpădit, ca și pe cei dinaintea noastră și sigur și pe cei de după noi, o dragoste unică în felul ei. Oricine ce-ar zice, nu putem îndrăgi o mașină de spălat rufe, un aspirator de praf, sau un computer — oricît de utile ne-ar fi — așa cum te îndrăgim pe tine. Pe tine, căruia îți dăm un nume de cum ai apărut în familie și uneori chiar înainte, căruia îți lăudăm virtuțile și-ți tăinuim defectele, pe care te împodobim și nu-ți găsim asemănare, căruia îți cunoaștem și-ți respectăm toanele, prin care devenim tehnicieni ca să-ți cunoaștem alcătuirile și-ți învățăm limbajul, argoul motoristic, ca să ne înțelegem cu confrații întru pasiune, de care ne amintim și te pomenim. Te mai îndrăgim pe tine, chiar și noi, profesioniștii, care ne-am petrecut o viață de nopți de veghe și zile de trudă ca să te putem oferi tuturor, ca să le înlesnești și lor accesul la izvoarele cunoașterii și culturii, ca să-i transporți la lucru și să-i relaxezi prin periplu.

Deci eu stau și zic să avem — și tu și eu — încredere în educabilitate și prin aceasta, unii și alții nu vor mai avea nici un „război" de bătut împotriva ta, în zecile de milioane de exemplare în care exiști. Vorba (sau pe aproape) Cidului Rodrig: lupta o să înceteze din lipsă de probleme.

Așa încît, cu ocazia Anului Nou 1982 îți urăm, dragul meu automobil, la mulți ani, cu în adevăr sănătate. Cine poate ști cîți ani noi am să te mai pot eu felicita (și eu îmi doresc cît mai mulți, mulțumesc), dar n-ai grijă, vei avea totdeauna parte de oameni care să te alcătuiască și să te îngrijească.

Cu drag,

Prof. C. ARAMĂ

OMULE, CUNOAȘTE-ȚI PATRIA!

ION DODU BĂLAN

Lărgirea orizontului de cunoaștere — cum bine se știe — nu se realizează numai prin cărțile tipărite de oameni. Mai sînt două „cărți", mult mai profunde și mai complexe, spre care ne îndreaptă mereu înțelepciunea din bătrîni: cartea vieții și cartea naturii. Ele dau sens cărților studiate în anii de școală sau citite în orele noastre libere, le verifică valoarea și adevărurile pe care le conțin. În aceste două cărți miraculoase nu poți pătrunde decît călătorind, străbătînd în lung și în lat drumurile țării pentru a-i cunoaște frumusețile naturii, frumusețea fizică și morală a oamenilor, graiul și portul lor, obiceiurile și tradițiile, cultura și civilizația, valorile pe care le-au creat de-a lungul istoriei, viața pe care și-o construiesc, idealurile lor etice și estetice. Călătorind înseamnă a cunoaște nemijlocit, a descoperi lucruri noi, a citi în cartea vieții și în cartea naturii care nu vin în întregimea lor în nici o bibliotecă, trebuind să mergem noi la ele. Și cine poate merge mai repede și mai des decît un om care are o mașină și știe să se folosească de ea ca instrument de cunoaștere, de contact direct cu variatele aspecte ale vieții și ale naturii. Mașina nu este și nu mai poate fi astăzi, mai ales un obiect de lux, destinat să satisfacă orgoliul și măruntele noastre ambiții. Ea trebuie să ne ajute să ne extindem relațiile noastre cu lumea, să ne îmbogățim orizontul de cuprindere și de cunoaștere, să înțelegem mai bine cărțile pe care le citim în ceasurile de răgaz și de liniște. Pentru că mult mai profund vom pătrunde în opera unui scriitor dacă vom

vedea pe viu locurile și oamenii care l-au inspirat, casa în care a trăit și a scris, documentele care îi recompun viața. Iată de ce o mașină trebuie să ne ducă spre asemenea locuri, devenite istorice, spre case memoriale și muzee, spre locașuri de cultură și spre colțuri de natură care s-au transfigurat în cărți și în opere de artă. Aceasta cu atît mai mult cu cît cei mai adesea în mașină îi avem și pe copiii noștri care au dreptul să beneficieze în anii lor de instruire și de formație, de o asemenea binefacere a civilizației. Înainte de orice trebuie să ne cunoaștem țara, pentru a o putea iubi și prețui. E greu să iubești ceea ce nu cunoști. Iubești mai mult și cu legături mai trainice ceea ce cunoști mai bine. Și într-o țară atît de frumoasă, cu o natură atît de variată și cu o istorie atît de bogată avem ce cunoaște. Într-un fel vom înțelege istoria neamului nostru dacă vom trece pe la locurile unde s-au dus marile bătălii pentru apărarea țării, pentru asigurarea independenței și suveranității ei și în altfel dacă vom citi despre acestea numai în manualele școlare și în cărți. E îmbucurător și salutar faptul că în jurul tot mai multor monumente ale naturii patriei, în preajma tot mai multor monumente istorice și locașuri de cultură poposesc mașinile noastre pentru a ne da răgazul de a citi în cartea vieții neamului nostru și în cartea naturii patriei române. Ce bine și cît de folositor ar fi dacă cineva ne-ar pune la îndemînă o hartă culturală a țării, literară și artistică menită să ne îndrepte spre locurile în care putem cunoaște cel mai bine frumusețile țării, valorile culturii și civilizației, omenia și ospitalitatea proverbiale ale acestui popor. Fiecare excursie de recreere poate deveni și o bună lecție de geografie, de istorie, de cultură și civilizație românească de înalt și dens patriotism, dacă știm să o organizăm așa cum se cuvine. Ca să ne cunoaștem mai bine pe noi înșine trebuie să ne cunoaștem țara și poporul din care facem parte. De aceea am scris în titlul acestui articol: Omule, cunoaște-ți patria!

Pe rampa de start — echipajul Krupa-Mystkowski (Polonia, Renault 5 Alpine), locul secund în clasamentul general.

VĂZUTE ȘI AUZITE

Municipiul Deva și județul Hunedoara au găzduit, timp de trei zile (11, 12 și 13 iunie 1981) cea de a 16-a ediție a Raliului Dunării-Dacia, care a avut un traseu de 1050 km cu 36 probe speciale. La startul raliului s-au aliniat 76 de echipaje din 9 țări. Victoria în clasamentul general a revenit cunoscutului pilot maghiar Attila Ferjancz (coechipier Janos Tandari), pe o mașină Renault 5 Alpine. Dintre echipajele românești, cel mai bun rezultat l-a obținut cuplul Nicu Grigoraș-Ovidiu Scobai (Dacia 1300), care a ocupat locul 8 în clasamentul pentru campionatul european și în cel pentru Cupa păcii și prieteniei, și locul 3 în clasamentul pentru campionatul balcanic. Celelalte echipaje din țara noastră s-au clasat după cum urmează: Ștefan Vasile-Mircea Panaite (locul 9), Gheorghe Urdea-Corneliu Tiț (locul 11), Ionescu Cristea-Tudor Bucătaru (locul 16) etc.

Iată, mai jos, cîteva însemnări de la acest raliu.

● Automobil Clubul Român a oferit o „Cupă memorială Olteanu-Vezeanu" echipajului din țara noastră, care a obținut cei mai buni timpi în proba specială Blăjeni, parcursă de patru ori. Această cupă a revenit echipajului Urdea-Tiț.

1

2

3

1. Parcul de mașini la Deva, cu cîteva ore înainte de start.

2. Cuplul Ștefan Vasile-Mircea Panaite în proba specială Vețel — Muncelul Mic.

3. Echipajul Nicu Grigoraș-Ovidiu Scobai.

4. O bună performanță pentru Skoda 130 RS: locul 3 în clasamentul general (echipaj Pech-Janecek).

5. Cîțiva dintre componenții echipei I.A.P.-Dacia, într-un moment de răgaz. De la stînga spre dreapta: Ludovic Balint, Constantin Zărnescu, inginerul Emil Popescu (care s-a ocupat de asistența tehnică a lotului național), mecanicul Constantin Ciucă.

6. Două echipaje din R.F.G., la un punct de asistență tehnică: Nikola-Ahrens (Ford Escort) și Heidorn-Grashorn (Opel Ascona).

7. Gheorghe Urdea (coechipier Corneliu Tiț) într-o probă specială pe macadam.

• În raliu au luat startul patru echipaje mixte: Atanas Atanasov-Ivanka Atanasova (Bulgaria, Lada 1600), Cornel Georgescu-Marga Georgescu (România, Dacia 1300), Mihai Voiu-Iuliana Voiu (România, Dacia 1300), Lucian Constantinescu-Luminița Petrescu (România, Dacia 1300). Primele trei echipaje au abandonat sau n-au reușit să se claseze. Cel de-al patrulea a încheiat întrecerea pe locul 32. Lucian Constantinescu este de profesie instructor de conducere auto, iar Luminița Petrescu este psiholog.

• Doi maeștri ai sportului la karting au fost prezenți în competiția de la Hunedoara: Gheorghe Urdea și Stelian Boț. (24 de ani, A.S. Calculatorul-București). Timp de două nopți și o zi, Tamara a lucrat la centrul de transmisiuni al raliului, primind rezultatele din probele speciale. Cu o săptămînă înainte de raliu, Tamara cîștigase la Cluj-Napoca primul loc, la clasa sa, în cadrul celei de-a doua etape a campionatului național de karting — viteză pe circuit.

• Pentru a ajunge din nou pe traseu, în proba de la Blăjeni, unde au ieșit în decor, Balint-Zărnescu au primit ajutorul echipajelor Costinean-Barbu (I.P.A.S.) și Pauliuc-Crețu (Cetate-Deva). Organizatorii au oferit acestor două echipaje cîte o cupă pentru „fair-play".

Echipajul victorios Ferjancz- Tandari (Ungaria, Renault 5 Alpine) la sosirea din raliu.

Acesta din urmă a făcut echipaj cu Petru Keresteș, clasîndu-se pe locul al 27-lea. Boț este campion de karting la clasa 50 cmc și are 23 de ani. Împreună cu coechipierul său, Boț a primit o cupă pentru cel mai tînăr echipaj din raliu.

• Și, în sfîrșit, un al treilea pilot de karting prezent la Deva: Tamara Petre

• ...Tot despre Balint și despre coechipierul său: la festivitatea de premiere, cei doi „raliști" au primit un premiu de consolare din partea d-lui Hans-Joachim Klein (R.F.G.), prezent în calitate de comisar sportiv la competiția noastră. Premiul a constat din două serviete diplomat și din două umbrele de soare, frumos colorate. Cînd a plecat de pe scenă, Balint a

deschis umbrela pentru a se apăra de furtuna de aplauze ce se abătea asupra lui.

• În cea de a doua noapte a raliului, echipajul Bucur-Simeanu se găsea în pragul abandonului, din cauza unei grave defecţiuni la puntea din spate a maşinii. O echipă de mecanici (condusă de Mircea Ilioaea) a înlăturat defecţiunea, schimbînd vechea punte cu una nouă. Durata operaţiunii: 20 de minute!

• Ghinion pentru Nicu Grigoraş: navigatorul său, Ovidiu Scobai, şi-a pierdut vocea (din cauza unei răceli) încă de la jumătatea raliului. Cîteva ouă crude, băute la neutralizare, au avut darul să-i redea lui Ovidiu o mică parte din voce, spre a putea „recita" însemnările din „radar".

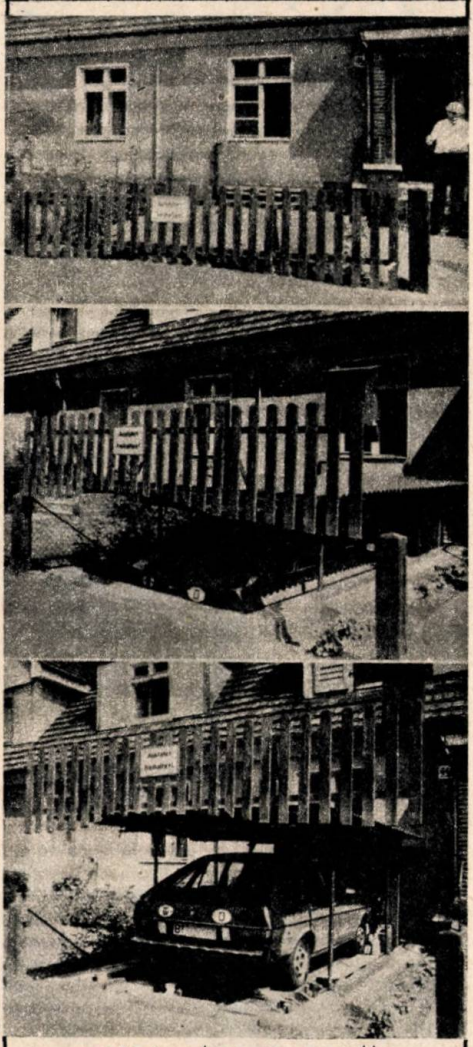
• Ghinion şi mai mare pentru cunoscutul pilot bulgar Ilia Ciubrikov, învingător în două ediţii ale Raliului Dunării-Dacia (1976 şi 1977). O conductă de ulei de la maşina sa (Renault 5 Alpine) s-a „forfecat" şi Ilia a trebuit să abandoneze. Cu două săptămîni înainte de a veni la Deva, sportivul bulgar cîştigase Raliul Günaydin din Turcia.

• Pilotul vest-german Edgar Heidorn, în vîrstă de 40 de ani (în viaţa particulară, director al unei şcoli de pilotaj sportiv) a luat startul în raliu (împreună cu coechipierul său Wolfgang Grashorn) pe o maşină Opel Ascona 2000. El s-a clasat pe locul 19, imediat în urma cuplului sibian Bucur-Simeanu. Declaraţia lui Heidorn, la sfîrşitul raliului: „A fost un concurs pe cinste, greu, dar frumos". Un amănunt interesant: Edgar Heidorn a fost, în prima sa tinereţe, atlet şi canotor, devenind de şase ori campion al ţării sale în aceste două specialităţi.

• În încheiere, o declaraţie a ziaristului polonez Stanislaw Szelichowski, de la revista „Motor": „Mă aflu pentru a treia oară la Raliul Dunării-Dacia, această frumoasă competiţie sportivă în organizarea căreia s-au făcut progrese evidente de la an la an. Este o competiţie rutieră dintre cele mai interesante, demnă de campionatul european din care face parte".

Dumitru ŞOMUZ

MOZAIC

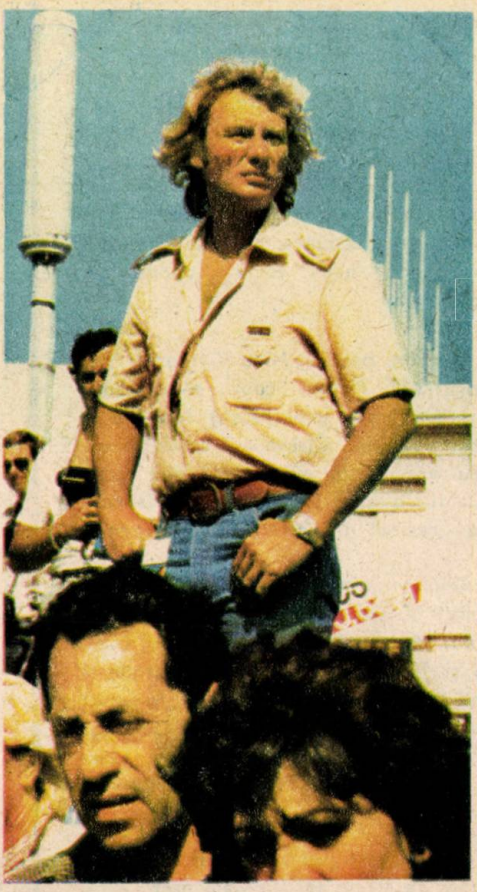


• Inginerul vest-german Hans Lütke şi-a rezolvat în cel mai ingenios mod problema garajului: de-asupra pivniţei casei a practicat o trapă-ascensor acţionată electric. Comanda ascensorului se face cu ajutorul unui microemiţător ce poate fi ţinut în buzunar. Frecvenţa emisiei este, evident, „secretul" proprietarului maşinii, astfel încît eventualii nepoftiţi nu pot pătrunde în garaj. În fine, pe lîngă economia de spaţiu, garajul permite o încălzire mai lesnicioasă, prin simplificarea instalaţiei, menţinînd şi căldura apartamentului, datorită încălzirii planşeului separator dintre cameră şi garaj.

mozaic

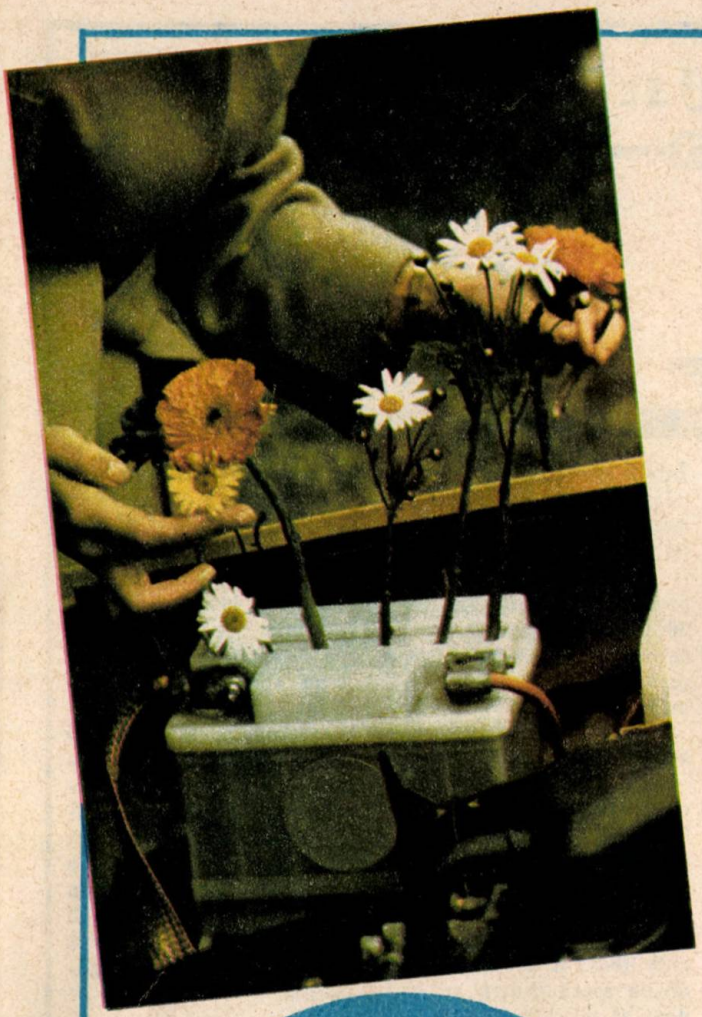
O atmosferă de mare sărbătoare îmbracă în fiecare an orașul Monaco, pe timpul desfășurării Marelui Premiu. Vedetelor pistei li se alătură vedete ale ecranului și scenei. Constructorul francez de automobile de formula 1 Guy Ligier, alături de o vedetă a muzicii ușoare (1), cîntărețul Johnny Hollyday (2), actorul Jean Paul Belmondo, piloții Patrick Depailler și Jacques Laffite (3).

1



2

3



IARNA

BATERIA DE ACUMULATOARE TREBUIE MENȚINUTA CALDĂ

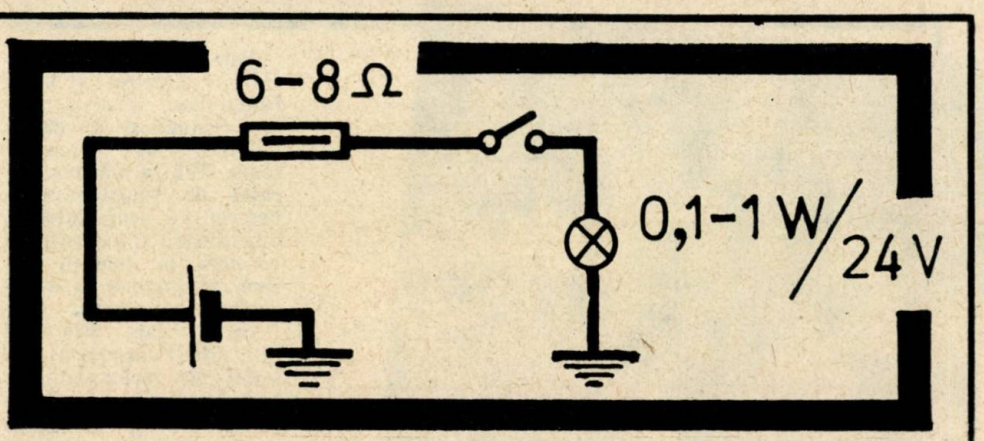
Este binecunoscut faptul că pornirea și buna funcționare a unui motor depinde și de starea bateriei de acumulatoare. Pentru mărirea duratei de funcționare a bateriei de acumulatoare, întreținerea și exploatarea acesteia în condiții optime se impune ca o necesitate stringentă.

Iarna, care este cel mai dificil dușman al bateriei de acumulatoare, trebuie să se ia măsuri de conservare și menajare a acesteia. Tensiunea la bornele bateriei scade pe măsură ce scade și temperatura. Pe ger puternic și mai ales cînd bateria nu a fost bine încărcată, se poate întîmpla ca aceasta să nu poată învîrti demarorul cu turația necesară pornirii motorului (demarorul poate absorbi peste 500 A) și simultan, să nu asigure curentul necesar formării scînteii la bujii.

Capacitatea unei baterii bine încărcate scade la jumătate la o temperatură de −18°C, iar la temperatura de −30°C, la o cincime din capacitatea nominală.

Dacă o baterie de acumulatoare este complet descărcată, iar electrolitul are greutatea specifică de 1,145 g/cm³, atunci îngheață la temperatura de −10°C. Dacă bateria este 1/2 descărcată, îngheață la −20°C (greutatea specifică a electrolitului este de circa 1,220 g/cm³), iar atunci cînd este încărcată complet, îngheață la −45°C și chiar mai jos (greutatea specifică a electrolitului este de 1,270 g/cm³).

De regulă, o baterie de acumulatoare la care tensiunea a scăzut cu mai mult de 10%, adică sub 5,4 V de la 6 V și



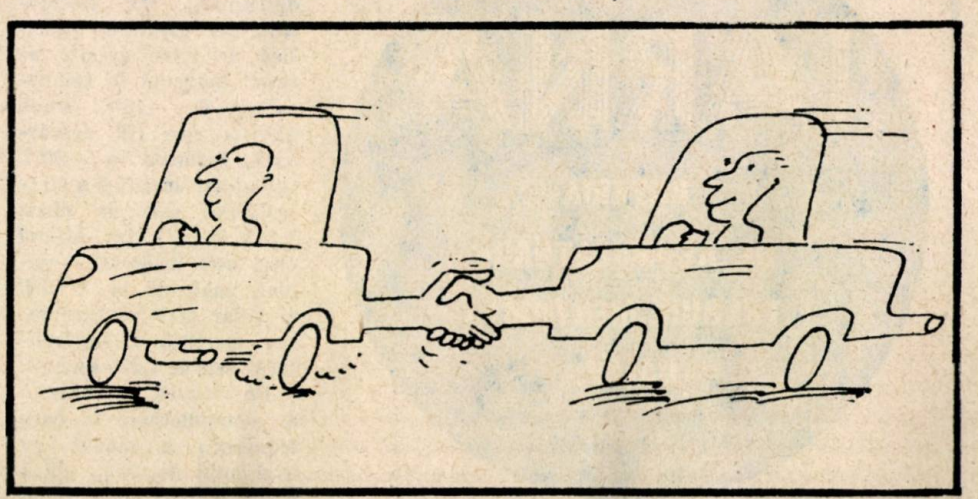
sub 10,8 de la 12 V, trebuie încărcată.

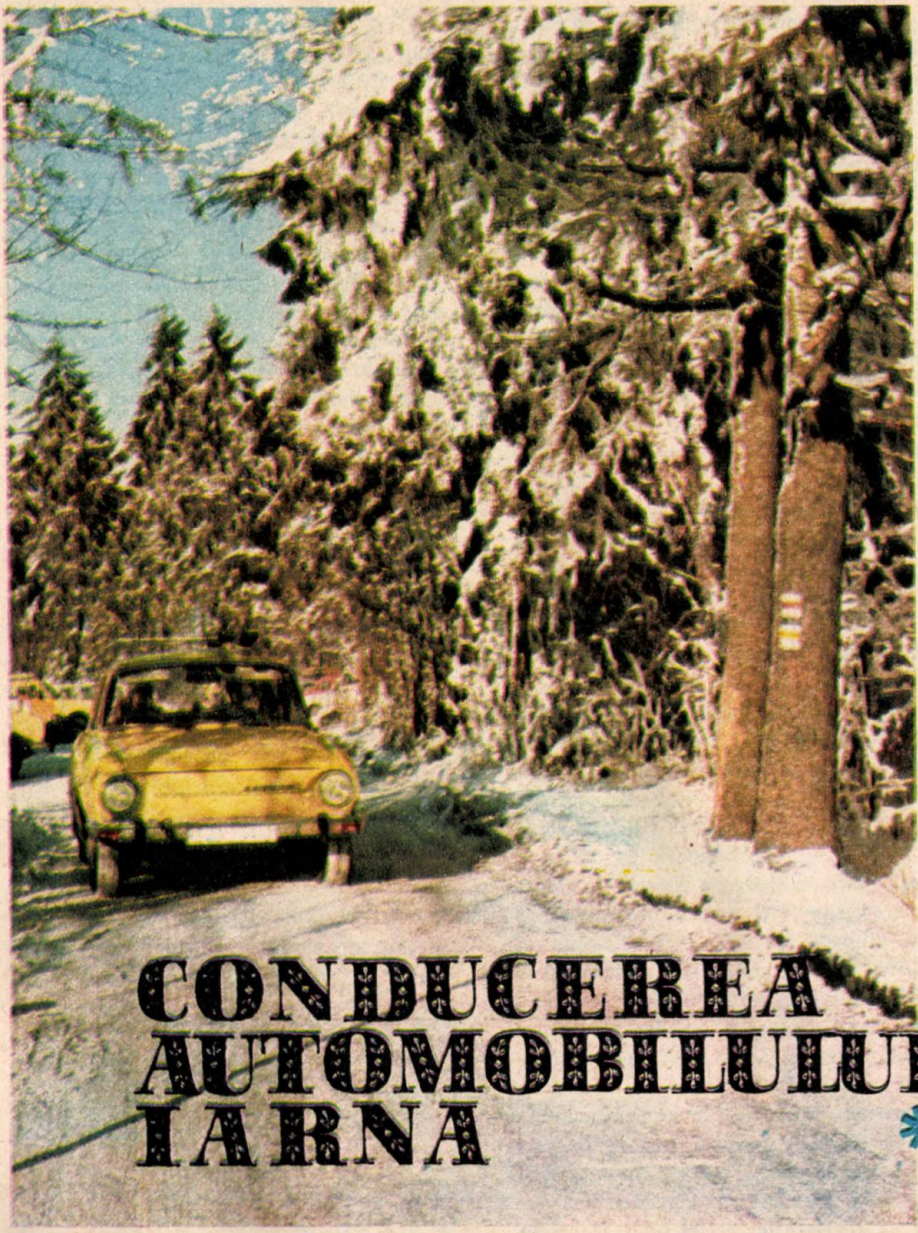
Pentru a îmbunătăți randamentul unei baterii de acumulatoare pe timp friguros, se poate realiza un dispozitiv de încălzire a bateriei, chiar pe autovehicul. Acest dispozitiv legat în circuitul bateriei se compune dintr-o siguranță (6—8 Ω), un întrerupător și un bec conform schiței de sus.

Dacă vom folosi, de exemplu, un bec de 1 w/24V, montat într-un circuit alimentat cu o baterie de 12 V, acesta va consuma 0,07 A/oră, astfel că durata de descărcare a bateriei de 36 A/oră va fi de peste 21 zile. Într-o zi, consumul acesteia va fi de 1,7 A/oră; dacă electrolitul unei astfel de baterii se răcește la — 10°C, ceea ce iarna se produce în aproximativ 20 ore de staționare sub cerul liber, capacitatea sa scade cu aproximativ 18A/oră.

Se poate folosi și un bec de putere mai mică (dar tot de 24V, ca cele existente în centralele telefonice) și atunci rezultatele vor fi și mai avantajoase. Acest dispozitiv se pretează a se monta numai la automobilele care circulă liber; el se va monta de cu seară pentru ca a doua zi să avem o pornire ușoară. A doua zi, pornirea motorului va fi și mai ușoară dacă se va roti motorul cu ajutorul manivelei de pornire (fără a se stabili contactul electric) de mai multe ori, pentru a permite ruperea peliculei de ulei aflate pe diferite organe, precum și agitarea uleiului aflat în baie. La o staționare îndelungată pe timp geros a automobilului, este bine ca bateria de acumulatoare să stea într-o încăpere încălzită; în această situație, bateria trebuie încărcată lunar cu un redresor, timp de 5—10 ore, pînă ce se observă că electrolitul fierbe puternic.

Ing. Ion. D. MĂNOIU





CONDUCEREA AUTOMOBILULUI IARNA

Utilizarea automobilului pe drum acoperit cu zăpadă — cînd grosimea stratului depus nu depăşeşte limita de siguranţă a traficului rutier — nu constituie un impediment, dacă se cunosc unele reguli speciale de conducere. Se impun, într-adevăr, cunoştinţe suplimentare privind manevrarea volanului, frînelor şi pedalei de acceleraţie, întrucît aderenţa scăzută a pneurilor faţă de drum, ca şi rezistenţa mărită la rulare — din cauza stratului afînat de zăpadă — modifică reacţiile maşinii în ceea ce priveşte ţinuta de drum.

Pericolul implicat de conducerea pe drum alunecos, deci şi pe zăpadă, este alunecarea roţilor, cu devierea laterală a maşinii, adică derapajul. Cum apare, principial, deraparea roţilor? Asupra fiecărei roţi, în planul tangent la pata

de contact cu solul, acționează două categorii de forțe: cele longitudinale — adică forța de tracțiune și forța de frînare — și cele transversale, determinate de vîntul lateral, înclinarea drumului prin bombaj sau supraînălțări, inerția vechiculului în cazul virajelor etc. Ca roata să-și mențină posibilitatea de ghidare a automobilului, deci ca să asigure acestuia stabilitatea pe traiectorie, trebuie ca rezultanta forțelor longitudinale și transversale (F) să fie mai mică decît aderența pneului față de drum (A). În momentul în care F devine mai mare ca A apare lunecarea roții prin patinare — situație mai puțin periculoasă — sau prin derapaj.

Dintre derapaje, mai puțin periculos este cel care se produce la plecarea de pe loc, pe drum înzăpezit. Datorită unui moment motor cu valoare mare, aplicat la butucul roții — deci cînd se apasă puternic pe accelerație — una din componentele forței F, și anume forța de tracțiune, crește foarte mult; cealaltă componentă — forța transversală — determinată de bombajul drumului sau denivelarea în zona petei de contact a pneului — poate avea o valoare relativ mică. Însă hotărîtoare în această situație este majorarea sumei forțelor, prin creșterea celei de tracțiune. Astfel, roata alunecă lateral, urmînd apoi ca, datorită inerției, mișcarea să continue pînă la întîlnirea unui obstacol sau pînă cînd suma forțelor (F) scade sub valoarea aderenței (A), restabilindu-se condiția de stabilitate $F < A$.

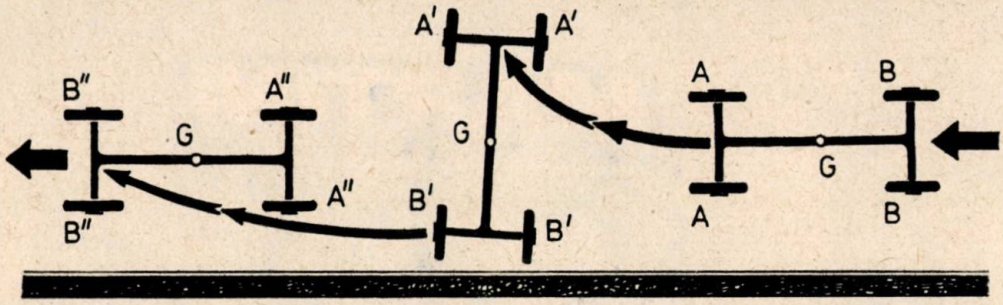
O primă concluzie: la plecarea de pe loc, pe drum înzăpezit, se va urmări dozarea momentului motor aplicat butucului roții, prin apăsarea prudentă a pedalei de accelerație, astfel încît să nu se determine apariția condiției favorizante a derapajului exprimată prin relația F longitudinale + F transversale > A. Dacă totuși derapajul s-a produs, eliberarea imediată a pedalei de accelerație îl poate întrerupe.

Deraparea, în condițiile deplasării vehiculului, se concretizează prin trei situații posibile, în funcție de modul de manifestare:

1. Deraparea celor patru roți, apare mai ales cînd se decelerează automobilul prin frînare. Acest fel de derapaj este concretizat prin deplasarea laterală a mașinii, păstrîndu-se însă sensul mișcării. Dar, automobilul nu se rotește, ceea ce permite șoferului efectuarea promptă a manevrei de redresare: diminuarea rezultantei F prin scăderea valorii componentelor sale F longitudinale și F transversale, adică prin eliberarea pedalei de accelerație sau a celei de frînare și prin efectuarea cel mult a unei manevre line a volanului în sensul opus celui de deviere față de axa drumului (depărtarea de trotuar sau alt obstacol).

2. Derapajul spatelui mașinii este cel mai periculos, întrucît sperie pe șoferii neavizați prin caracteristica de desfășurare. Datorită ruperii aderenței punții din spate, începe o mișcare de rotație a automobilului în jurul centrului de greutate (G. fig.), mașina învîrtindu-se cu 90 de grade față de axa șoselei sau chiar cu 180 de grade, urmînd apoi mișcarea de translație stabilă, cu spatele înainte, în sensul de circulație avut inițial.

Concluzie: cînd puntea din spate a autoturismului s-a „decroșat", adică a început mișcarea de rotație în jurul centrului de greutate G, șoferul trebuie să efectueze două manevre: eliberarea pe-

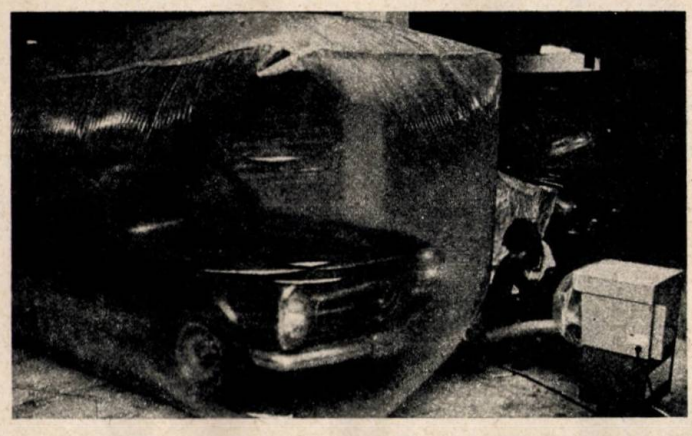


dalei de accelerație, pentru diminuarea forței de tracțiune (componenta longitudinală a forței F, care a devenit mai mare decît aderența) și bracarea roților către aceeași parte a direcției de deplasare a punții din spate a mașinii, pentru împiedicarea mișcării de rotație în jurul centrului de greutate G.

3. Derapajul punții din față a automobilului este de regulă cel mai puțin periculos, deoarece apar oscilații unghiulare ce se amortizează imediat după reducerea gazelor, micile deplasări stînga-dreapta ale „botului" mașinii putînd fi lesne corectate, cu atît mai ușor cu cît privirea șoferului nu este orientată către altă direcție de deplasare ca în cazul rotirii vehiculului în jurul centrului de greutate.

Trebuie reținut că un derapaj început continuă dacă nu se fac corecțiile necesare, pînă cînd energia cinetică a mașinii este anulată de lucrul mecanic produs de frecarea pneurilor cu drumul. Deci, cu cît energia cinetică este mai mare și cu cît lucrul mecanic este mai mic, derapajul va fi mai de lungă durată, mai periculos. În cazul drumului înzăpezit, lucrul mecanic de frecare dintre pneu și drum are valori mici, din cauza stratului alunecos (coeficient de aderență 0,2 față de 0,8—1 cît are o șosea uscată, betonată). Un factor de creștere a valorii lucrului mecanic este utilizarea pneurilor în bună stare, cu profil adînc, care „sculptează" zăpada. Dar, diminuarea energiei cinetice a mașinii este un alt factor de securitate. Din relația de definire a energiei cinetice $E = \frac{1}{2}$ masa x viteza^2 rezultă că prin alegerea unei viteze reduse a vehiculului, adaptate condiției de rulare, se pot contracara eficient pericolele derapajului care cresc, așa cum rezultă din formulă, cu pătratul vitezei.

AL. SOLOMONESCU



● Vremea nu va mai lăsa urme pe acest autoturism conservat într-o imensă pungă de plastic, în care nu se va mai înregistra nici o variație de temperatură.

MARTINI
MARTINI
MARTINI
TISSOT
QUARTZ
MARTINI
LOTUS
GOODYEAR
Valvoline
1
Valvoline
ESSEX

INGENIOZITATEA ÎN FORMULA I POARTĂ ȘI NUMELE

Colin Chapman

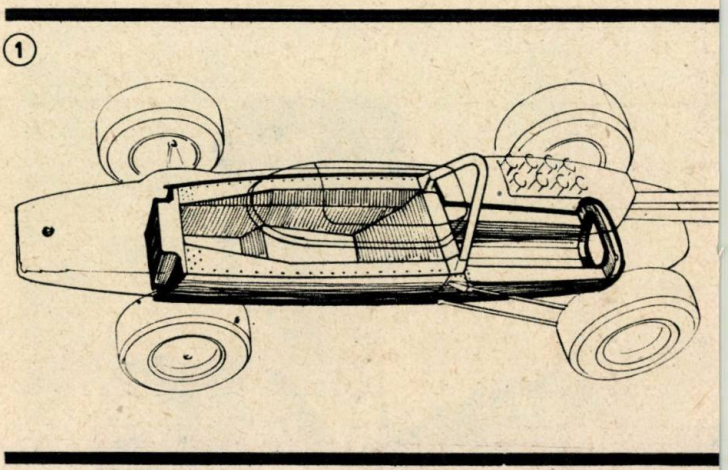
Inginer aeronautic și de navigație, englezul Colin Chapman renunță în 1950 (avînd 22 de ani) la meseria învățată și se dedică construcției de automobile sport. Firma Lotus care ia naștere în 1952 este legată de numele lui Chapman, iar inaugurarea acesteia coincide cu începerea comercializării primului model Lotus MK4. În anul 1956 lucrează în calitate de consultant la construcția șasiului multitubular, pentru o mașină de formula I construită de Frank Costin. Un an mai tîrziu, lucrînd în calitate de consultant la BRM, adoptă soluția amortizorului telescopic combinat cu resortul elicoidal. Anul 1957 a însemnat, pentru Chapman, primul succes cu o mașină Lotus MK II, afirmată pe circuitul de la Le Mans. După această dată, Colin Chapman devine figura arhicunoscută de constructor inovator, mașinile ieșite din mîna lui fiind caracterizate de soluții originale, de mare eficiență. Prezentăm cîteva din soluțiile concepute și aplicate de Chapman, menite să amelioreze dinamica mașinilor sale.

Șasiul-coca (Lotus MK 25, 1962). În mai 1962 creează șasiul-coca, construit din foi de aluminiu asamblate sub forma unei

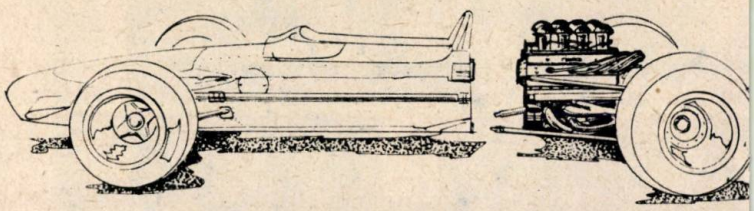
căzí de baie. Soluţia constructivă a uimit pe observatorii probelor de la Zandvoort (Olanda), care au sesizat imediat avantajele noii construcţii, faţă de şasiul multitubular: o rezistenţă mai bună la torsiune şi o greutate convenabilă. Brabham, un alt nume celebru în F.1., contestă soluţia adoptată de Colin Chapman. Rezultatul contestaţiei: Brabham a adoptat şi el soluţia şasiului-cocă în anii 1968—1970, pe maşinile BT 25 şi BT 33. (1)

Motorul purtător al elementelor de suspensie (Lotus MK 49, 1967). Din nou Zandvoortul devine scena unei premiere în tehnica auto, semnatarul inovaţiei fiind tot Colin Chapman. Odată cu utilizarea pe maşinile Lotus a motoarelor Cosworth DFV, în locul veteranului glorios Coventry Climax, apare grupul moto-propulsor ce susţine elementele suspensiei din spate. Motorul nu mai era susţinut de un cadru tubular sau de un cheson în formă de cadă, ci direct pe cocă. Avantajele soluţiei s-au repercutat, în primul rînd, asupra greutăţii maşinii şi apoi asupra uşurinţei de intervenţie la motor şi puntea din spate. (2)

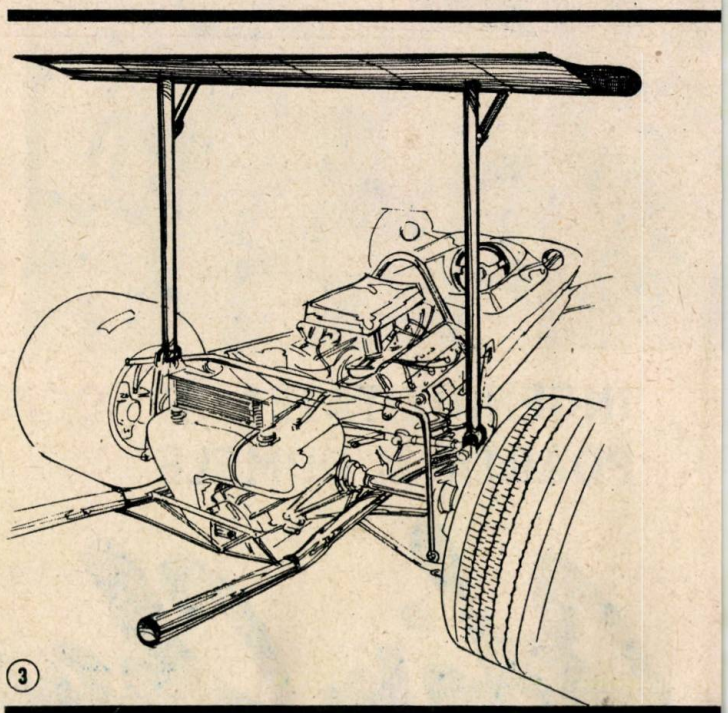
Aripa deportantă prinsă de elementele suspensiei (Lotus MK 49, 1968). În acest an apar aripile deportante, menite să contracareze descărcarea punţii din spate, din cauza efectului aerodinamic numit deportanţă. Colin Chapman a impus construirea, imediat, de aripi deportante, prinse chiar de portmaieul din spate, care puteau „apăsa" maşina pe sol cu o forţă de peste 200 kg. În 1969 însă con-



1



2



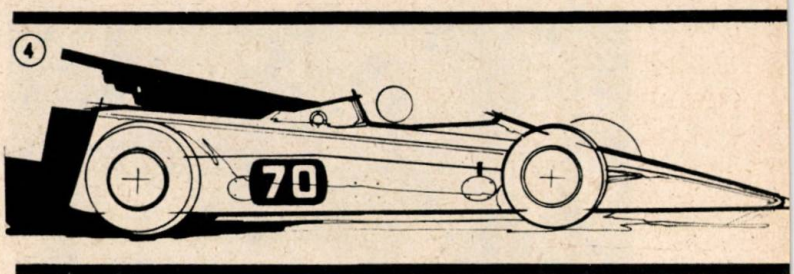
3

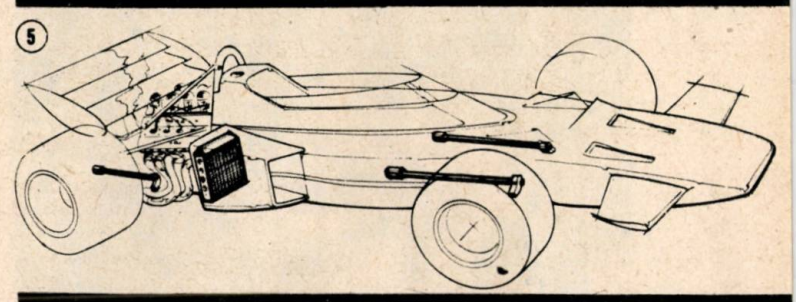
siderente de securitate au determinat întîrzierea acestei soluţii, în campionatul F.1. Dar variante ale soluţiei, atenuate evident ca lăţime şi înălţime, au echipat cu succes maşinile de tip sport. (3).

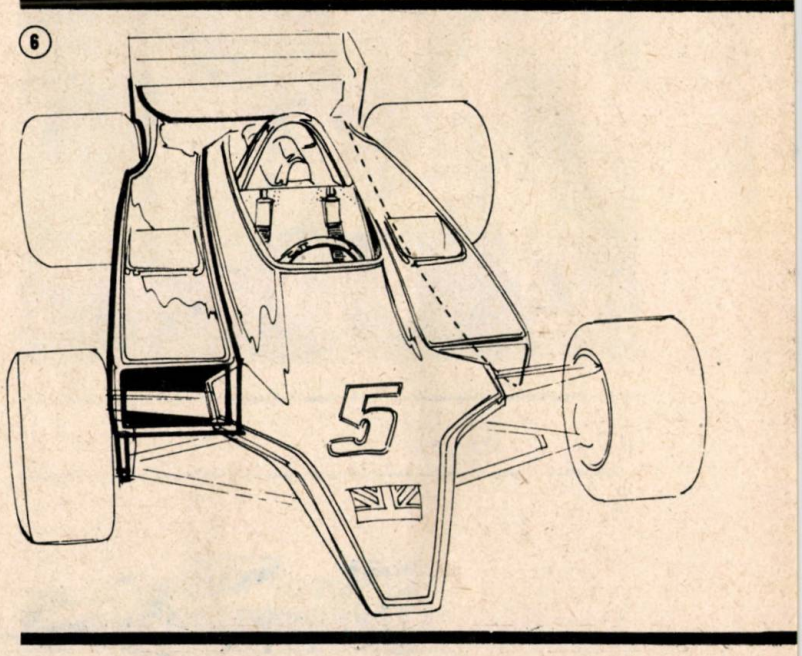
Caroseria în formă de pană (Lotus MK 56, 1968). Tot în ideea diminuării efectelor aerodinamice negative, în speţă portanţa (ridicarea maşinii), Chapman a creat caroseria în formă de pană, moment de referinţă în construcţia de automobile de Formula 1. Acest model, MK Lotus 56, a rupt tradiţia caroseriei de tip „ţigară", constituind un mare succes în lupta de combatere a efectului de glisare a trenului din faţă, în viraje, datorită portanţei. (4).

Centrajul maselor şi suspensia cu bare de torsiune (Lotus MK 72, 1970). Repartiţia maselor este esenţială pentru ţinuta de drum a maşinii, mai ales a uneia de Formula 1. Chapman a preconizat şi înfăptuit deplasarea radiatorului frontal, unic, către nivelul spătarului postului de conducere, lateral pe cockpit, montînd două astfel de radiatoare. S-a obţinut o deplasare a centrului de greutate către spatele maşinii, fapt ce a diminuat valoarea forţelor tangenţiale transversale pe roţile din faţă, ameliorînd capacitatea de ghidare a acestora. Totodată, s-a îmbunătăţit confortul pilotului. În ceea ce priveşte barele de torsiune, acestea s-au dovedit mai rezistente în exploatare, cu posibilităţi lesnicioase de reglaj, faţă de arcurile spirale, ca elemente de preluare a şocurilor. (5).

Efectul de sol (Lotus MK 79, 1978). A fost una

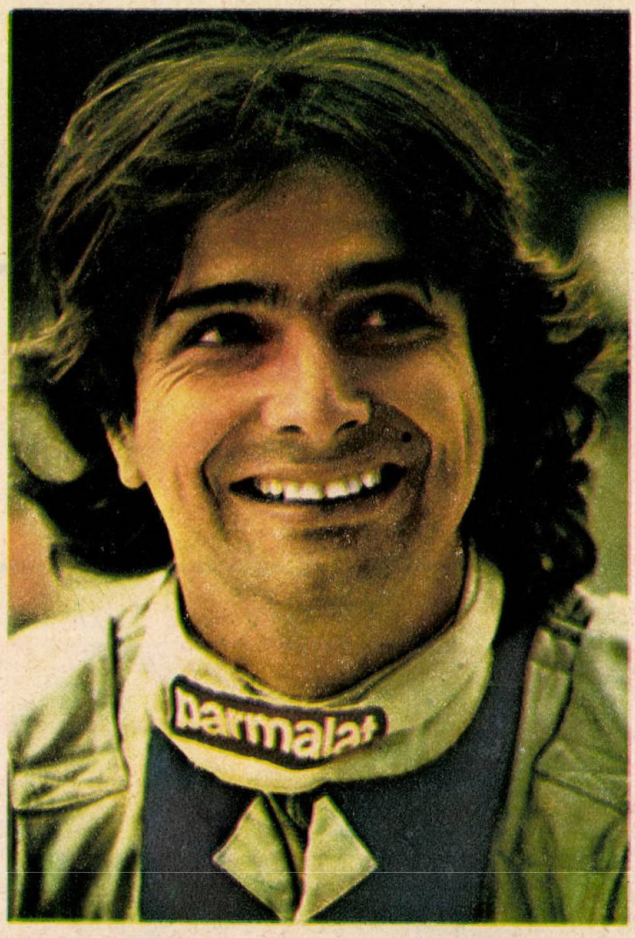






din cele mai spectaculoase inovaţii în tehnica de construcţii a maşinilor de Formula 1: orientînd o vînă de aer, preluat din partea anterioară a maşinii, către o aripă deportantă reglabilă, se realizează un efect similar aspiraţiei, ştiut fiind că aderenţa este cu atît mai mare cu cît sarcina pe puntea respectivă este mai mare [(A = γ (coeficient de aderenţă) × G (greutatea)]. Soluţia s-a dovedit eficientă, dar a fost abandonată în cele din urmă, datorită dorinţei forurilor sportive de a impune reducerea vitezei în viraje. (6).

Al. SOLOMONESCU



MĂRTURISIRI

Nelson Piquet

Tenis, karting, formula V, formula 3 — iată treptele pe care le-a parcurs tînărul pilot brazilian Nelson Piquet (născut la Rio de Janeiro la 17 august 1952), înainte de a intra în lumea Marilor Premii de formula 1.

Dotat cu un talent excepțional, Piquet a venit în Europa în 1977, după ce cîștigase cîteva titluri de campion al țării sale. Nu i-a trebuit decît un sezon pentru a se impune în ochii unui cunoscut manager (Bernie Ecclestone), care l-a adus în echipa sa (Brabham), alături de Niki Lauda și John Watson. După alte două sezoane, Piquet a ajuns în fruntea „piramidei", luptîndu-se de la egal la egal cu Alan Jones pentru titlul suprem și devenind, la sfîrșitul lui 1980, vice-campion mondial. În 1981 a cîștigat titlul suprem.

***

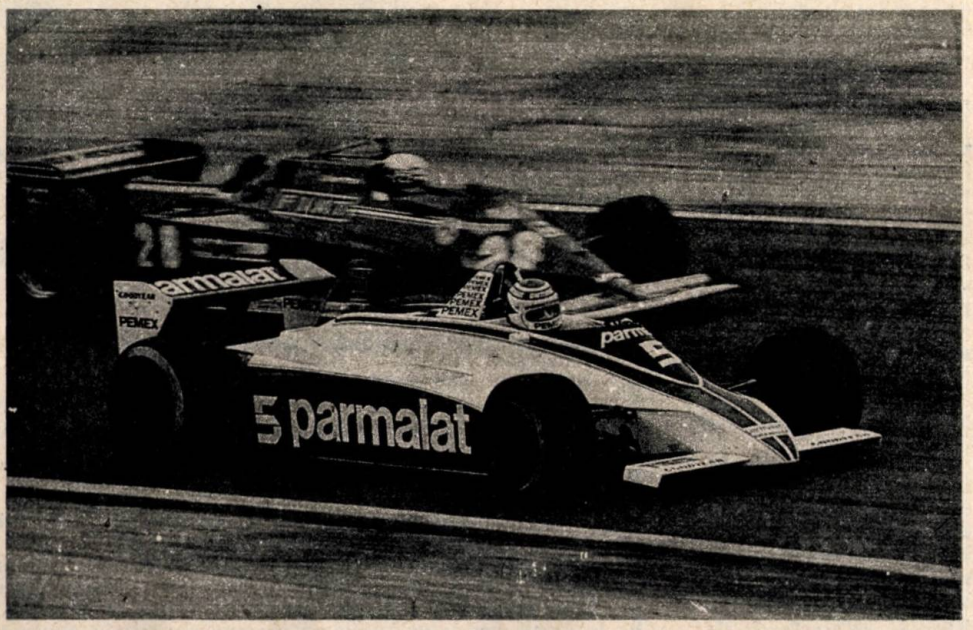
„Am fost întrebat și eu, adeseori — spune Nelson Piquet — care este diferența între o mașină de formula 1 și alt gen de mașină de curse. Sincer vorbind, un automobil de Grand Prix este mult mai ușor de condus decît oricare alt automobil. Dar tot ceea ce depășește sfera pilotajului, adică restul, este infinit mai complex și mai diferit. Această diferență am simțit-o încă de la început, de cînd am început să alerg în cursele de formulă, spre care m-am îndreptat la îndemnul mentorului meu, marele pilot Emerson Fittipaldi. De fapt, se poate spune că Fittipaldi a pus bazele adevăratului sport automobilistic în țara noastră și toți cei care au început pilotajul în deceniul trecut s-au dezvoltat sub razele personalității acestui remarcabil sportiv.

Revin la mașinile de formula 1. A învăța mereu cîte ceva despre aceste mașini reprezintă esențialul în activitatea unui pilot.

Dar, repet, nu este vorba de a învăța în primul rînd cum se pilotează o mașină, pentru că acesta este cel mai simplu lucru, mai ales în cazul tinerilor cu talent. Esențialul este să înveți cum se pune la punct un automobil, cum trebuie reglat acesta pentru o cursă sau alta. Punerea la punct a unei mașini este un lucru delicat și el cere foarte multă muncă. Sub aspectul performanțelor, al calităților personale, diferențele dintre piloții de formula 1 sînt foarte mici, ele măsurîndu-se în sutimi de secundă. Aici, diferențele le generează condițiile tehnice, adică starea mașinii, performanțele ei. Un pilot care forțează orbește într-un viraj va trece foarte rapid pe acolo, dar nu va mai putea face același lucru în virajul următor. Dimpotrivă, un pilot care gîndește și care dispune de o mașină bine reglată și echipată va fi rapid mereu, în toate sau aproape toate virajele prin care trece.

A pilota o mașină înseamnă, în mod indiscutabil, a o manevra ca și cum ea ar face parte integrantă din ființa ta. Mașina de curse o simți prin mîini, prin picioare, prin spate, prin urechi. Ea este o prelungire a corpului tău.

Care este viața unui pilot celebru? Foarte grea sub aspect nervos: el trebuie să reziste presiunii celor doi „p", adică presei și publicului. Pentru mine, presiunea unui adversar, pe pistă, mă stimulează. Într-un an, în Marele Premiu al Italiei (pe care l-am și cîștigat) l-am avut în spate, aproape tot timpul pe Alan Jones. De cîte ori acesta încerca să mă atace, eu prindeam aripi și mă îndepărtam de el cu 80—100 de metri. Mai greu îmi este să rezist atacurilor unor ziariști agasanți sau unor anumiți spectatori care pur și simplu mă sufocă prin curiozitatea lor exacerbată. Îmi place să mă întrec în curse și nu să văd mereu microfoane agresive, la care să răspund, camere de luat vederi sau aparate de fotografiat, în fața cărora să zîmbesc la comandă. După ce închei o cursă, nu-mi doresc altceva mai bun decît cîteva ore de liniște, în compania unei cărți interesante sau a unor prieteni cu care să înot sau să fac o partidă de tenis."



Mașina Brabham cu numărul 5. La volanul ei: Nelson Piquet, campionul mondial al anului 1981. Acest titlu încoronează o carieră sportivă, despre care se poate spune că abia a început. Va reuși tînărul pilot brazilian să se ridice la nivelul idolilor săi, Juan Manuel Fangio și Emerson Fittipaldi, care au cîștigat cinci și respectiv, două titluri ale lumii? Răspunsul afirmativ la această întrebare nu depinde decît de Piquet și de șansa sa de a avea întotdeauna mașina care îi trebuie.

MOZAIC

TREI IMAGINI DE NECREZUT

„Marele Canyon", o prăpastie de 1000 de metri din Munții Colorado — S.U.A., a exercitat și exercită una dintre tentațiile cele mai vii pentru „cavalerii riscului", în dorința acestora de a înfrînge limitele puterii și curajului omenești, prin demonstrarea că imposibilul poate deveni posibil, iar incredibilul o realitate. Ajutați de succesele tehnicii moderne cascadorii se avîntă în tentative unice.

În vara trecută, televiziunea americană a comandat lui Dar Robinson, membru activ al lui „Stuntmen's Association", organizație care grupează pe toți cascadorii de la Hollywood, filmul unui salt peste Marele Canyon. Pregătirea mașinii a fost încredințată lui Ky Michaelson, specialist în mașini cu reacție, care a ales un model „Bradley GT", cu caroseria din plastic, pe o mecanică Volkswagen, căreia i-a substituit, pentru această ocazie, un motor V8. Alți specialiști au montat rampele de zbor și de aterizare, iar camerele de televiziune erau pregătite pentru transmiterea în direct a săltului.

„Bradley"ul a decolat, însă după cîteva secunde de „zbor" Robinson și-a dat seama că n-are nici viteza și nici înălțimea necesare reușitei. Atunci, el a abandonat mașina și, cu ajutorul parașutei, a aterizat pe fundul Canyonului. „Bradley"-ul s-a sfărîmat complet, „condamnat" să rămînă în veșnicie printre stînci, ca mărturie a unei încercări de mare curaj.

Prima experiență făcută cu un taxi-automobil în Europa datează din decembrie 1898, cînd în fața Operei din Paris au apărut două mașini ce erau puse în serviciul publicului. Prețurile excesive au determinat pe cetățeni să apeleze, în continuare, la serviciile trăsurilor cu cai. În 1900, cu ocazia Expoziției Internaționale de la Paris, au circulat 18 taxiuri avînd tracțiune electrică. Greu, dar cu succes, acțiunea se extinde și numărul taximetrelor crește: 35 în 1905, 417 în 1906, 1465 în 1907. În 1909 se înființează o companie de taxiuri-automobile echipate cu motoare monocilindrice De Dion Bouton. Anglia a fost a doua țară europeană care a instituit serviciul public de taximetre. Primul apare în 1906 în Trafalgar Square. Numai în cîțiva ani, în Londra circulau 2 500 de taxiuri, în mare parte de construcție franceză, cele de marcă engleză circulînd, peste puțin timp, în Germania a treia țară care adoptă serviciul de taximetre.